



UNIVERSIDADE FEDERAL DE SERGIPE
Pró-Reitoria de Pós-Graduação e Pesquisa
Programa de Pós-Graduação em Geografia
Mestrado em Geografia

DA ORGANIZAÇÃO À CRISE DO SISTEMA INTEGRADO DO
TRANSPORTE COLETIVO NA GRANDE ARACAJU

VALDEMIR DOS SANTOS

Cidade Universitária Prof. José Aloísio de Campos
São Cristóvão/SE
2016

VALDEMIR DOS SANTOS

**DA ORGANIZAÇÃO À CRISE DO SISTEMA INTEGRADO DO
TRANSPORTE COLETIVO NA GRANDE ARACAJU**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal de Sergipe – PPGeo/UFS, nível de Mestrado, área de Geografia Regional, como um dos pré-requisitos para obtenção do título de Mestre, sob orientação do professor Dr. José Eloízio da Costa.

CHA CATALOGRÁFICA ELABORADA PELA BIBLIOTECA CENTRAL
UNIVERSIDADE FEDERAL DE SERGIPE

Santos, Valdemir dos

S237d Da organização à crise do sistema integrado do transporte coletivo na grande Aracaju / Valdemir dos Santos ; orientador José Eloízio da Costa. – São Cristóvão, 2016.

162 f. : il.

Dissertação (mestrado em Geografia) – Universidade Federal de Sergipe, 2016.

1. Geografia dos transportes. 2. Transporte urbano – Aracaju (SE). 3. Transportes – Trânsito de passageiros – Aracaju (SE). 4. Acessibilidade ao transporte local – Aracaju (SE). I. Costa, José Eloízio da, orient. II. Título.

CDU 911.3:656.121(813.7)

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SERGIPE

Pró-Reitoria de Pós-Graduação e Pesquisa
Programa de Pós-Graduação em Geografia
Mestrado em Geografia

DA ORGANIZAÇÃO À CRISE DO SISTEMA INTEGRADO DO TRANSPORTE COLETIVO NA GRANDE ARACAJU

Aprovada pela banca examinadora em: 31 de agosto de 2016

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dr. José Eloízio da Costa
Orientador: PPGeo/UFS

Prof. Dra. Josefa de Lisboa Santos
Examinador interno: Programa de Pós-Graduação em Geografia – PPGeo/UFS

Prof. Dra. Diana Mendonça de Carvalho
Examinador externo ao programa

Valdemir dos Santos
Mestrando

Cidade Universitária Prof. José Aloísio de Campos
São Cristóvão/SE
2016

DEDICATÓRIA

Ao meu saudoso pai, Vicente dos Santos, homem guerreiro, batalhador, amigo e companheiro que sempre acreditou em mim e nunca mediu esforços para que eu estudasse assim como minha mãe Izabel dos Santos.

AGRADECIMENTOS

Esse é um momento em que olhamos para trás e vemos o quanto valeu a pena os momentos que precisamos nos afastar dos familiares, amigos e colegas, para poder dar conta do compromisso e responsabilidade que assumimos Assim, agradeço primeiramente a Deus, sem o qual nada disso poderia ter sido possível. E ainda por ter me dado força para superar todo momento de dor e sofrimento que vivi durante todo meu curso com a perda de meu sobrinho Júnior, com o problema de saúde de minha mãe, Izabel, de minha irmã, Josilene, e de minha tia Lindinalva, portanto, momentos difíceis que, foram superados com a ajuda de Deus.

Agradeço em especial aos meus pais que nunca mediram esforços para que eu estudasse; à minha esposa que sempre esteve ao meu lado me incentivando e dando força.

Agradeço a meus colegas de turma, em especial às amigas Andréa, Diana, Mariana e Maryane, assim como aos amigos Boni, Matheus e Neide que muito contribuíram para que esse trabalho chegasse à sua conclusão.

Agradeço a todos os professores do Programa que direta ou indiretamente contribuíram para que esse momento chegasse de forma tão gloriosa.

Por fim, agradeço ao meu professor e orientador, José Eloízio da Costa por ter me aceitado como seu orientando e, mais ainda, por ter a serenidade e a compreensão de entender todo momento difícil que enfrentei durante o curso.

Obrigado a todos que contribuíram para esse momento!

RESUMO

O espaço urbano das grandes metrópoles mundiais cada vez mais enfrenta dificuldades com o fenômeno da mobilidade urbana, e o transporte público coletivo ainda é considerado um dos melhores modais a ser usado para essa finalidade. No Brasil não é diferente, o transporte coletivo é o grande responsável pelo deslocamento da massa populacional dos grandes e médios centros urbanos e responsável pela formação da rede urbana a partir de seus traçados formados por ruas, avenidas, pontos de paradas e terminais de embarque e desembarque ligando os diversos pontos da(s) cidade(s). Ao longo dos anos, percebeu-se que esse transporte, organizado para promover a mobilidade urbana e o desenvolvimento das cidades, vem enfrentando uma grave crise financeira e estrutural, refletindo diretamente em seus usuários, assim como no uso do espaço urbano. Os municípios de Aracaju, Nossa Senhora do Socorro, São Cristóvão e mais recentemente, Barra dos Coqueiros, têm chamado a atenção com seus sistemas de transporte público coletivo, mergulhado em uma crise estrutural sem precedentes. Diante disso, este trabalho teve sua motivação alicerçada na problemática da dinâmica espacial que compromete cada vez mais o sistema de transporte coletivo aracajuano, que vem desde sua (r)organização e é aprofundada com a crise da mobilidade urbana e a crise financeira e estrutural que este vivencia e, por conseguinte, deu uma nova configuração na geografia do transporte público metropolitano de Aracaju. Com isso, esta dissertação tem como objetivo analisar a (r)organização do sistema integrado de transporte público coletivo dentro das limitações da escala proposta, na trajetória espaço e tempo dos seus últimos trinta anos de sistema; avaliar as políticas públicas implantadas nesse intervalo de tempo; identificar os elementos causadores dessa crise e seus impactos no cotidiano do usuário do transporte e; verificar a relação entre a urbanização e a oferta do transporte coletivo nessa região sob a luz do plano de mobilidade urbana dos municípios envolvidos. A pesquisa é empírica analítica e tem como método a análise crítica de dados qualitativos e quantitativos, com procedimentos metodológicos que se basearam no levantamento bibliográfico e documental; pesquisa de campo com a obtenção de dados primários e secundários através das entrevistas estruturadas e questionários com atores sociais que fazem uso do sistema de transporte; análise e tabulação dos dados coletados durante a pesquisa e; elaboração de cartas temáticas, tabelas, quadros e redação final.

Palavras chave: transporte público coletivo, (r)organização do sistema e crise estrutural.

ABSTRACT

Urban space in large metropolises worldwide is increasingly facing difficulties with the phenomenon of urban mobility, and collective public transport is still considered one of the best modalities to be used for this purpose. In Brazil it is no different, collective transportation is the major responsible for the displacement of the population of the large and medium urban centers and it is also responsible for the formation of the urban network from its routes formed by streets, avenues, arrivals and departure terminals, connecting various points of the cities. Over the years, it has been noticed that this transport, organized to promote urban mobility and the development of cities, has been facing a serious financial and structural crisis, reflecting directly on its users, as well as on the use of urban space. The municipalities of Aracaju, Nossa Senhora do Socorro, São Cristóvão and, more recently, Barra dos Coqueiros, have attracted attention with their collective public transportation systems, plunged in an unprecedented structural crisis. Upon that, this work had its motivation based on the problematic of the spatial dynamics that increasingly compromises the collective transportation system of Aracaju, which has come since its organization and is deepened with the crisis of urban mobility and the financial and structural crisis that the municipality has lived and, therefore, gave a new configuration to the geography of the metropolitan public transport of Aracaju. The aim of this dissertation is to organize the integrated public transport system within the limitations of the proposed scale, in the space and time trajectory of its last thirty years; evaluate the public policies implemented in that time frame; identify the elements that caused this crisis and its impacts on the daily life of the transportation user and; to verify the relationship between urbanization and the collective transportation offer in this region under the light of the urban mobility plan in the municipalities involved. The research is empirical analytical and has the critical analysis of qualitative and quantitative data as its method, with methodological procedures that were based on the bibliographical and documentary survey; field research with the obtaining of primary and secondary data through structured interviews and questionnaires with social actors who use of the transportation system; analysis and tabulation of the data collected during the research and; elaboration of thematic letters, charts, tables and final writing.

Keywords: collective public transport, system organization and structural crisis

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1 - Registro síntese de execução do trabalho.....	23
Figura 2 - Croqui da rede de transporte urbano de Aracaju na década de 1985.....	40
Figura 3 - Espacialização da integração em Aracaju em sua primeira etapa de implantação..	41
Figura 4 - Croqui com a evolução do sistema durante sua implantação.....	42
Figura 5 - Convergência de transportes e a área central.....	44
Figura 6 - Carro com fundo parafusado.....	48
Figura 7 - Carro com porta quebrada.....	48
Figura 8 - Buracos nas canaletas chama atenção durante a fiscalização.....	54
Figura 9 - Pontos da Rua da Frente com assentos quebrados e ferrugem.....	55
Figura 10 - Ônibus superlotado no terminal do Marcos Freire II.....	56
Figura 11 - Dia a dia de usuários do transporte coletivo de Aracaju.....	57
Figura 12 - Imagem interna do carro 5517 com um buraco na lateral.....	58
Figura 13 - Ônibus com precário estado de conservação, degraus enferrujados e empenado.....	60
Figura 14 - Ônibus Padron com estrutura que valoriza o transporte de passageiro em pé.....	61
Figura 15 – Padrão dos ônibus das empresas atuantes no sistema de transporte coletivo urbano de Aracaju entre os séculos XX e início do XXI.....	76
Figura 16 - Modelo dos primeiros ônibus das empresas Fátima e Bomfim operando no sistema de transporte urbano de Aracaju no século XX.....	79
Figura 17 - Placa lateral e frontal identificando o tipo de linha e o itinerário do carro. Viação Progresso.....	83
Figura 18 - Micro-ônibus com layout padrão do SIT/SIM.....	85
Figura 19 - Terminal rodoviário Luiz Garcia, década de 1980.....	90
Figura 20 - Propagandas de incentivo ao uso do transporte coletivo por ônibus.....	120

Figura 21 - Propaganda de incentivo ao uso do transporte alternativo por ônibus.....	121
Figura 22 - Layout das empresas que faliram no sistema na década de 2000.....	134

ÍNDICE DE MAPAS

Mapa 1 – Região metropolitana de Aracaju.....	18
Mapa 2 – Aracaju: sistema rodoviário metropolitano por ônibus.....	81

ÍNDICE DE TABELAS

Tabela 1 - Área dos municípios atendidos pelo SIT/SIM.....	19
Tabela 2 - Distribuição populacional do aglomerado de Aracaju.....	64
Tabela 3 - Linhas do transporte coletivo do aglomerado urbano, 1983.....	72
Tabela 4 - Empresas de ônibus que atuam/atuavam no SIT em 2010.....	83
Tabela 5 - Empresas de ônibus que atuam no SIT 2011.....	86
Tabela 6 - Empresas que prestam serviços regulares ao SIM 2011.....	86
Tabela 7 - Empresas que atuam no SIT/SIM 2015.....	87
Tabela 8 - Aglomerado urbano de Aracaju, 1970.....	88
Tabela 9 - Nº de passageiros transportados por empresa - abril 2004 - SIT/SIM.....	99
Tabela 10 - Passageiros transportados por empresa - maio de 2006 SIT/SIM.....	100
Tabela 11 - Frota por empresa - abril 2004 - SIT/SIM.....	102
Tabela 12 - Frota por empresa - maio 2006 - SIT/SIM.....	103
Tabela 13 - Frota por empresa - abril 2004 – SIT.....	105
Tabela 14 - Frota por empresa - maio 2006 – SIT.....	105
Tabela 15 - Frota por empresa - abril 2004 – SIM.....	106
Tabela 16 - Frota por empresa - maio 2006 – SIM.....	106

ÍNDICE DE QUADROS

Quadro 1 - Tipos de cores de linhas integrantes ao SIT/SIM.....	84
Quadro 2 - Terminais de integração do SIT/SIM.....	92
Quadro 3 - Itinerário das linhas de ônibus de Aracaju e região metropolitana.....	95

ÍNDICE DE SIGLAS

AGLURB – Aglomerado Urbano.

ANTP – Agência Nacional de Transportes de Passageiros.

BNH – Banco Nacional de Habitação.

CIP – Conselho Interministerial de Preços.

D.I.A. – Distrito Industrial de Aracaju.

EBTU – Empresa Brasileira de Transportes Urbanos.

EMTU – Empresas Metropolitanas de Transportes Urbanos.

FDTU – Fundo de Desenvolvimento de Transportes Urbanos.

GEIPOT – Grupo Executivo de Integração da Política de Transporte.

SAT – Sistema Alternativo de Transporte.

SEINFRA – Secretaria Estadual de Infraestrutura e Desenvolvimento Urbano.

SETURB – Secretaria de Transportes Urbanos.

SIM – Sistema Integrado Metropolitano.

SIT – Sistema Integrado de Transporte.

SMTT – Superintendência Municipal de Transportes e Trânsito.

SMTU – Superintendência Municipal de Transportes Urbanos.

SNTU – Sistema Nacional de Transportes Urbanos.

STU – Superintendências de Transportes Urbanos.

TGO – Taxa de Gerenciamento Operacional.

SUMÁRIO

DEDICATÓRIA.....	iv
AGRADECIMENTO.....	v
RESUMO.....	vi
ABSTRACT.....	vii
ÍNDICE DE FIGURAS.....	viii
ÍNDICE DE MAPAS	x
ÍNDICE DE TABELA.....	xi
ÍNDICE DE QUADRO.....	xii
ÍNDICE DE SIGLAS.....	xiii
INTRODUÇÃO.....	16
 CAPÍTULO I – TRANSPORTE PÚBLICO DENTRO DA ANÁLISE REGIONAL.....	 25
1.1 CATEGORIAS DE ANÁLISE GEOGRÁFICAS: ESPAÇO E REGIÃO.....	25
1.2 A RAMIFICAÇÃO REGIONAL DO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO URBANO NAS ÁREAS METROPOLITANAS.....	33
1.3 A CIRCULAÇÃO COMO EIXO DO TRANSPORTE URBANO: REDES E FLUXOS.....	35
1.4 CONCEITO DE TRANSPORTE PÚBLICO E EXPLICAÇÃO DA SUA DINÂMICA ESPACIAL NA REGIÃO METROPOLITANA DE ARACAJU.....	38
1.5 O TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS EM CRISE.....	48
 CAPÍTULO II – IMPLANTAÇÃO DO SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO DE ARACAJU E REGIÃO METROPOLITANA E SUAS CONTRADIÇÕES.....	 63
2.1 O CRESCIMENTO DO ESPAÇO URBANO DA GRANDE ARACAJU E SEGURIDADE DO TRANSPORTE PÚBLICO.....	63
2.2 O ARRANJO DO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO NA REGIÃO METROPOLITANA DE ARACAJU: EMPRESAS E CONDICIONANTES HISTÓRICOS ESPACIAIS.....	70
2.3 A DINÂMICA DA REGIÃO METROPOLITANA DE ARACAJU: SUAS REDES E FLUXOS.....	88

2.4 O TRANSPORTE PÚBLICO DE ARACAJU: CIRCULAÇÃO DE INDIVÍDUOS E CONDIÇÕES ESTRUTURAIS.....	98
--	----

CAPÍTULO III – A CRISE DO SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO DA REGIÃO METROPOLITANA DE ARACAJU.....108

3.1 O TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS EM CRISE.....	108
--	-----

3.2 TRANSPORTE DE PASSAGEIROS NO SIT/SIM.....	115
---	-----

3.3 A INCLUSÃO SOCIAL: A QUESTÃO DA ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE URBANA.....	123
---	-----

CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	128
---------------------------	-----

REFERÊNCIAS GRÁFICAS	138
----------------------------	-----

ANEXOS.....	144
-------------	-----

APÊNDICE.....	154
---------------	-----

INTRODUÇÃO

O transporte público é um meio de serviço oferecido à sociedade, tão importante quanto qualquer outro serviço público dentro do espaço urbano, compondo uma rede que dinamiza a cidade, seja no deslocamento das pessoas, na circulação de mercadorias, na circulação de ideias ou ainda na mobilidade econômica que se estabelece dentro da cidade. Contudo, não tem tido a devida atenção por parte dos gestores públicos competentes, nem tampouco pelas políticas públicas de incentivos dos governantes. Por isso, nos últimos anos, o transporte público vem chamando a atenção no Brasil, ganhando espaço cada vez maior na mídia, pela má qualidade na prestação dos serviços à população, pela falta de estrutura e pelos altos preços tarifários cobrados aos usuários, usuários esses que conduzem o sistema subsidiando-o através da passagem.

O processo de crescimento urbano vivido pelas cidades brasileiras nas últimas décadas promoveu uma sobrecarga no transporte público, que sem investimentos públicos que o subsidiassem começaria a passar por dificuldades funcionais no tocante à operacionalização, implicando assim, na qualidade dos serviços prestados. Diante disso, Aracaju que também enfrentava o mesmo fenômeno da urbanização, pensou no paradigma do sistema público de transporte explorado pelas empresas concessionárias em sua região metropolitana, por isso, implanta inicialmente o Sistema Integrado de Transporte (SIT) e, posteriori, o Sistema Integrado Metropolitano (SIM).

Portanto, na década de 1980, o sistema de transporte público coletivo de passageiro de Aracaju é instituído, através do Sistema Integrado de Transporte (SIT), em 1985, que atenderia o município de Aracaju, porém esse estendia sua rede até os municípios de Nossa Senhora do Socorro e São Cristóvão, cada um desses com uma linha alimentadora. Mas somente em 1997 é que legalmente institui o Sistema Integrado Metropolitano (SIM). O novo modelo de sistema tinha o propósito de fornecer o maior número de opções aos usuários, através de uma rede integrada, abrangendo maior parte possível da cidade em um curto espaço de tempo e redução do custo com o pagamento apenas de uma passagem. Saiu-se de um sistema radial, onde todas as linhas de ônibus saíam dos bairros e convergiam para o centro da cidade ou vice e versa praticamente em linha reta, para um sistema integrado, onde as linhas de ônibus não obedeciam mais à mesma metodologia sistêmica. Dessa forma, surgiram as linhas alimentadoras que saíam de um bairro para outro, deixando os passageiros nos terminais, onde outros veículos pertencentes a outras linhas passavam nesses terminais

fazendo o transporte desses passageiros até o seu destino. Assim, foi criado o Sistema Integrado de Transporte (SIT) e o Sistema Integrado Metropolitano (SIM) para atender não somente Aracaju, mas, também, sua região metropolitana, a Grande Aracaju, compreendendo os municípios de São Cristóvão, Nossa Senhora do Socorro e, mais recentemente, Barra dos Coqueiros.

Analogamente às demais regiões metropolitanas do Brasil, o sistema metropolitano de transporte coletivo de Aracaju vive uma crise sem precedentes em sua história e isso tem chamado atenção não só da sociedade, mas, sobretudo, dos cientistas sociais e, por isso, tem motivado estudantes e professores de instituições de ensino superiores a desenvolverem pesquisas sobre o transporte público de passageiro, com o objetivo de discutir as temáticas relevantes ao tema e, assim, buscar soluções para a atual condição vivida pelo setor. Este trabalho teve sua motivação alicerçada na problemática da dinâmica espacial, que compromete cada vez mais o sistema de transporte coletivo aracajuano, desde sua (r) organização com o fenômeno da mobilidade urbana até à crise que este vivencia e que deu uma nova configuração na geografia do transporte público metropolitano de Aracaju. O sistema, não só em Aracaju, mas no Brasil como um todo, agoniza diante de uma crise estrutural e ao mesmo instante, conjuntural, de um setor tão importante e estratégico que é o transporte público urbano no desenvolvimento das cidades.

O interesse ganha força também por se tratar de uma temática ainda pouco explorada no campo das ciências humanas e, devido às suas peculiaridades, surge assim o interesse por esse objeto de estudo, explorado a partir de uma análise regional tendo em vista os aspectos geográficos que alicerçam esse trabalho.

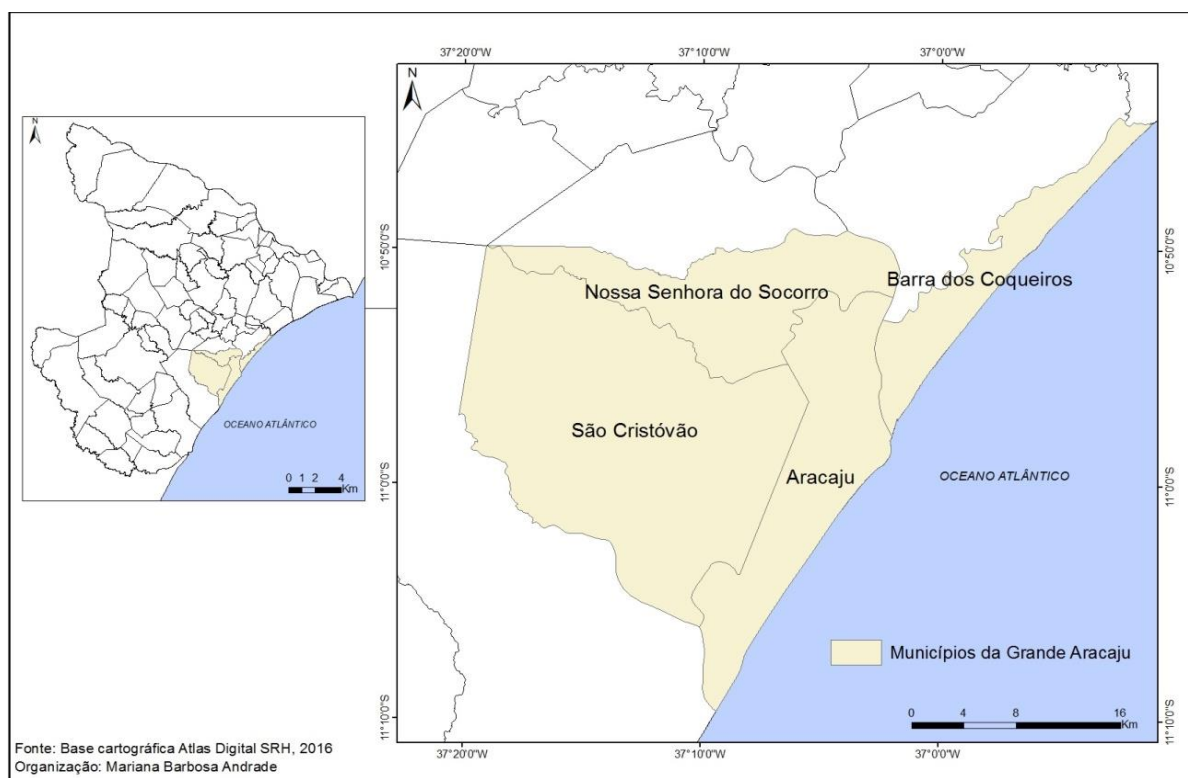
A realização de uma pesquisa só é possível com a promoção do confronto entre os dados, as evidências e as informações coletadas sobre o assunto (o objeto) que se deseja, associadas ao conhecimento teórico acumulado sobre o mesmo. Dessa forma, o trabalho em epígrafe corresponde a uma pesquisa empírica analítica na qual se utilizará dados qualitativos e quantitativos (base bibliográfica), além do trabalho de campo fundamental a toda pesquisa. Ademais, tem como base de sustentação teórica a discussão sobre espaço, região e rede geográfica, categorias de análise da geografia, fundamentais para compreendermos o sistema de transporte coletivo de Aracaju e sua região metropolitana.

O trabalho tem como objetivo analisar organização do sistema integrado de transporte público coletivo de passageiros dentro de suas limitações estabelecidas pela escala espaço temporal na trajetória dos seus trinta anos; avaliar as políticas públicas implantadas no sistema

integrado ao longo dos 30 anos; identificar os elementos causadores da crise do sistema integrado e suas consequências no cotidiano dos seus usuários; avaliar o impacto da crise da mobilidade da população que depende do sistema integrado de transporte coletivo da Grande Aracaju; verificar a relação entre a urbanização e a oferta do transporte público na região da Grande Aracaju sob a luz do plano de mobilidade urbana dos municípios envolvidos e; analisar sob o ponto de vista da geografia regional as potencialidades e perspectivas de implantação de um plano de mobilidade metropolitano.

A pesquisa em epígrafe apresenta uma escala espacial que nos direciona à capital do estado de Sergipe, Aracaju, juntamente com mais três municípios que formam sua região metropolitana, compreendendo assim os municípios de Barra dos Coqueiros, Nossa Senhora do Socorro e São Cristóvão. O mapa abaixo mostra a espacialização geográfica, assim como a escala de abrangência desta pesquisa.

Mapa 1- Região metropolitana de Aracaju



A região ocupa uma área de 864,051 Km², acumulando uma população de 835.816 habitantes e uma densidade demográfica de 967,32hab/km². Ou seja, os cálculos mostram que na região metropolitana de Aracaju tem uma média de 967,32 habitantes a cada quilômetro quadrado. Essa apresenta uma alta densidade demográfica, isto é, mais de 40,41% da

população do estado, cuja sua totalidade é de 2.068.017 habitantes (IBGE, 2010). Portanto, observa-se a sobrecarga populacional atendida pelo sistema integrado de transporte público coletivo (SIT/SIM). É evidente que esse é um número geral da população e que, portanto, nem todos andam de ônibus, uma vez que estão incluídos nesta contagem, crianças, adultos que não dispõem de renda para esse tipo de condução, além de pessoas que dispõem de seu próprio veículo particular para atender às suas necessidades dentro do espaço urbano. Contudo, ainda é muito representativa a cifra populacional a ser atendida pelo sistema integrado de transporte coletivo. A tabela 01 detalha melhor a espacialização territorial de cada município, a totalidade populacional, assim como a densidade demográfica de cada um deles.

Tabela 1 - Área dos municípios atendidos pelo SIT/SIM

Município	Área total (km²)	População	Hab/km²
Aracaju	181,857	571.149	3.140,65
Barra dos Coqueiros	89,598	249.761	276,52
Nossa Senhora do Socorro	155,018	160.827	1.025,87
São Cristóvão	438,037	78.864	180,52
Total	864,051	835.816	967,32

Fonte: (IBGE, 2010)

Nota: Dados trabalhados pelo autor.

Esse é um sistema que suscita alguns questionamentos, entre eles se esse é um sistema de transporte integrado ou é apenas uma integração espacial? Qual o modelo de integração na mobilidade urbana do usuário do transporte público coletivo da região metropolitana de Aracaju? É possível comparar com o sistema curitibano? São questionamentos que deverão ser respondidos ao longo do texto.

Por outro lado, o trabalho está estruturado em três capítulos, ficando da seguinte forma: a introdução que contará com a apresentação do tema central do trabalho, a motivação para sua realização, a discussão teórica, os objetivos e uma prévia apresentação sobre os procedimentos a serem desenvolvidos na execução da pesquisa; o primeiro capítulo compreende a base teórica da pesquisa, bem como sua relevância para a temática em tela; o segundo capítulo analisará a organização do sistema de transporte de massa metropolitano, levando-se em consideração sua ramificação regional, seus desdobramentos e a crise de mobilidade na produção da região metropolitana de Aracaju, entre os anos de 1985 e 2015 e; o terceiro capítulo decorre da realização da pesquisa pretendida, da tabulação dos dados,

portanto, trata-se da apresentação e análise dos resultados, assim como das reflexões a respeito do abjeto analisado e a conclusão, as considerações finais do trabalho.

O transporte de massa nos grandes centros urbanos precisa de uma abordagem mais criteriosa no sentido de analisar os paradigmas que atualmente formatam esse sistema emblemático e caótico, partindo desse entendimento infere-se que a academia precisa adentrar mais nessa discussão, visando estabelecer um debate amplo e construtivo sobre essa temática juntamente com a sociedade e com os operadores do sistema (entidades públicas e privadas), no sentido de buscarem alternativas que venham proporcionar a prestação de um serviço de qualidade, satisfatório e seguro para a sociedade. A realidade do transporte público coletivo de passageiros da região metropolitana de Aracaju, atendida pelo Sistema Integrado de Transporte (SIT), cujas concessionárias prestam um serviço de péssima qualidade, aumentam assim, a insatisfação das pessoas que precisam dessa modalidade de transporte para se locomover no seu dia a dia.

Na condução da pesquisa o autor precisa estabelecer uma discussão teórica literária que lhe dê sustentação na condução e convencimento da argumentação, da linguagem científica no universo acadêmico. Por isso, alguns especialistas do objeto em epígrafe estão sendo apresentados ainda na introdução do trabalho. Entre eles está Arroyo (2006) que também tem muito a contribuir com esta pesquisa com a discussão sobre dinâmica territorial, circulação e cidades médias, permitindo assim, uma reflexão do pesquisador ao analisar a dinâmica da circulação por que passam os centros urbanos de médio porte, como é o caso de Aracaju, compreendendo sua região metropolitana. Seguindo o itinerário da discussão Saquet e Saquet (2006) trazem relevante contribuição ao trabalharem com elementos que [des] ordenam o espaço urbano e, assim, determinam um processo de mobilidade urbana dentro desse espaço. Na mesma linha Soares (2006) enriquece esse trabalho com suas discussões sobre a realidade das cidades médias e aglomerações urbanas. Embora esse autor trabalhe com realidades da região sul do Brasil, cabe ao pesquisador ter habilidades para aludir à realidade da sua escala espacial, compreendendo como ocorre o processo de crescimento urbano periférico e sua dispersão para assim melhor compreender o impacto que esta pode causar ao sistema de transporte público coletivo de uma região.

No que se refere a uma discussão mais específica, Jacomelli (2011) indubitavelmente permitirá com sua obra, um maior entendimento sobre a implantação de uma rede técnica de transporte como fator de integração regional e a relação com a integração do território. Essa é uma discussão das políticas públicas e rede de transporte no norte rio-grandense entre os anos

de 1889 a 1955, discutida pela autora em sua tese de doutorado. Embora, uma realidade temporal bastante distante da sugerida pelo autor da pesquisa em tela, isso permitirá perceber como já se pensava o papel do transporte na integração do espaço geográfico naquela época. Mas também permitirá observar como se pensava o transporte público de passageiros, suas semelhanças e distinções com o atual.

Ainda no script da apresentação de literaturas, estudos e trabalhos científicos que venham engrandecer a discussão desta pesquisa, Castro (2007) faz uma discussão sobre transporte público e desenvolvimento urbano, a partir de uma realidade francesa. Essa obra permitirá ao pesquisador aludir as duas realidades sem perder a noção espaço-tempo e sua abrangência escalar.

Ademais, Santos (2008) é outro autor que indubitavelmente trará grandes contribuições a este trabalho, quando mostra a importância do transporte não só como um elemento do processo de produção do espaço urbano da cidade do Rio de Janeiro, mas também como elemento que permite maior acessibilidade aos lugares de grandes concentrações, dos fluxos de grandes circulações e sua importância, assim como se apresenta esse transporte público nos bairros periféricos.

Tão importante quanto, conduzir uma discussão teórica literária na execução da pesquisa, é a discussão teórica metodológica que o autor precisa estabelecer de modo a não deixar dúvidas quanto aos procedimentos metodológicos utilizados na condução dos trabalhos. Por isso, introduzir a discussão sobre o conceito-base de metodologia científica e produção do conhecimento, permite uma melhor compreensão sobre todos os procedimentos desenvolvidos durante a execução da pesquisa, elencando assim, todo o processo de construção do conhecimento científico. Assim, Gerhardt e Souza (2009) entendem que:

Metodologia é o estudo do método, ou seja, é o corpo de regras e procedimentos estabelecidos para realizar uma pesquisa; científica_deriva de ciência, a qual compreende o conjunto de conhecimentos precisos e metodicamente ordenados em relação a determinado domínio do saber. Metodologia científica é o estudo sistemático e lógico dos métodos empregados nas ciências, seus fundamentos, sua validade e sua relação com as teorias científicas. Em geral, o método científico compreende basicamente um conjunto de dados iniciais e um sistema de operações ordenadas adequado para a formulação de conclusões, de acordo com certos objetivos predeterminados (Op. Cit., p. 11).

Entendendo que o método é um caminho para se chegar ao objetivo, Gerhardt e Souza (2009) vão à essência do termo e trazem seu significado epistemológico, portanto a palavra

método vem do grego *methodos*; *met'hodos* que significa literalmente, caminhar para chegar a um fim. Assim, a metodologia científica trata de método e ciência conforme entende Tartuce (2006). Por isso, na condução desta pesquisa será aplicada uma abordagem empírica analítica para melhor responder às hipóteses e aos questionamentos abordados pelo pesquisador. Essa abordagem é definida por Júlio e Dília (2007) como sendo:

El método empírico-analítico o método empírico es un modelo de investigación científica, que se basa en la lógica empírica y que junto al método fenomenológico es el más usado en el campo de las ciencias sociales y en las ciencias descriptivas. El término empírico deriva del griego antiguo (Aristóteles utilizaba la reflexión analítica y el método empírico como métodos para construir el conocimiento) de experiencia, que a su vez deriva de prueba: en pruebas, es decir, llevando a cabo el experimento. Por lo tanto los datos empíricos son sacados de las pruebas acertadas y los errores, es decir, de experiencia. Su aporte al proceso de investigación es resultado fundamentalmente de la experiencia. Estos métodos posibilitan revelar las relaciones esenciales y las características fundamentales del objeto de estudio, accesibles a la detección senso-perceptual, a través de procedimientos prácticos con el objeto y diversos medios de estudio. Su utilidad destaca en la entrada en campos inexplorados o en aquellos en los que destaca el estudio descriptivo (Op. Cit., p.2).

Como toda pesquisa, aplica-se orientações para a investigação científica que será colocada em prática de forma criteriosa de acordo com a metodologia definida pelo pesquisador. Por isso, nesta, far-se-á o levantamentos de dados secundários (qualitativos e quantitativos). Para embasar o referido trabalho serão empregados fundamentos de revisão da literatura, através da busca de informações nas obras que tenham ligações com o tema, sejam em livros, periódicos, monografias, dissertações de mestrado, teses de doutorado e anais de congressos e/ou encontros, entre outros. Os veículos de comunicações, tais como jornais, revistas e sites que abordem informações específicas também são grandes fornecedores/produtores de informações; registros fotográficos da infraestrutura do sistema (entenda ônibus, terminais e pontos de ônibus). Quanto ao sistema de transporte público coletivo de passageiros em Aracaju e na região metropolitana, será feita a caracterização e o mapeamento deste assim como de sua região metropolitana utilizando informações fornecidas por instituições oficiais como SMTT/Aracaju, Secretaria Estadual de Desenvolvimento Urbano (SEDURB), IBGE, além de subsídios produzidos através de levantamento de campo.

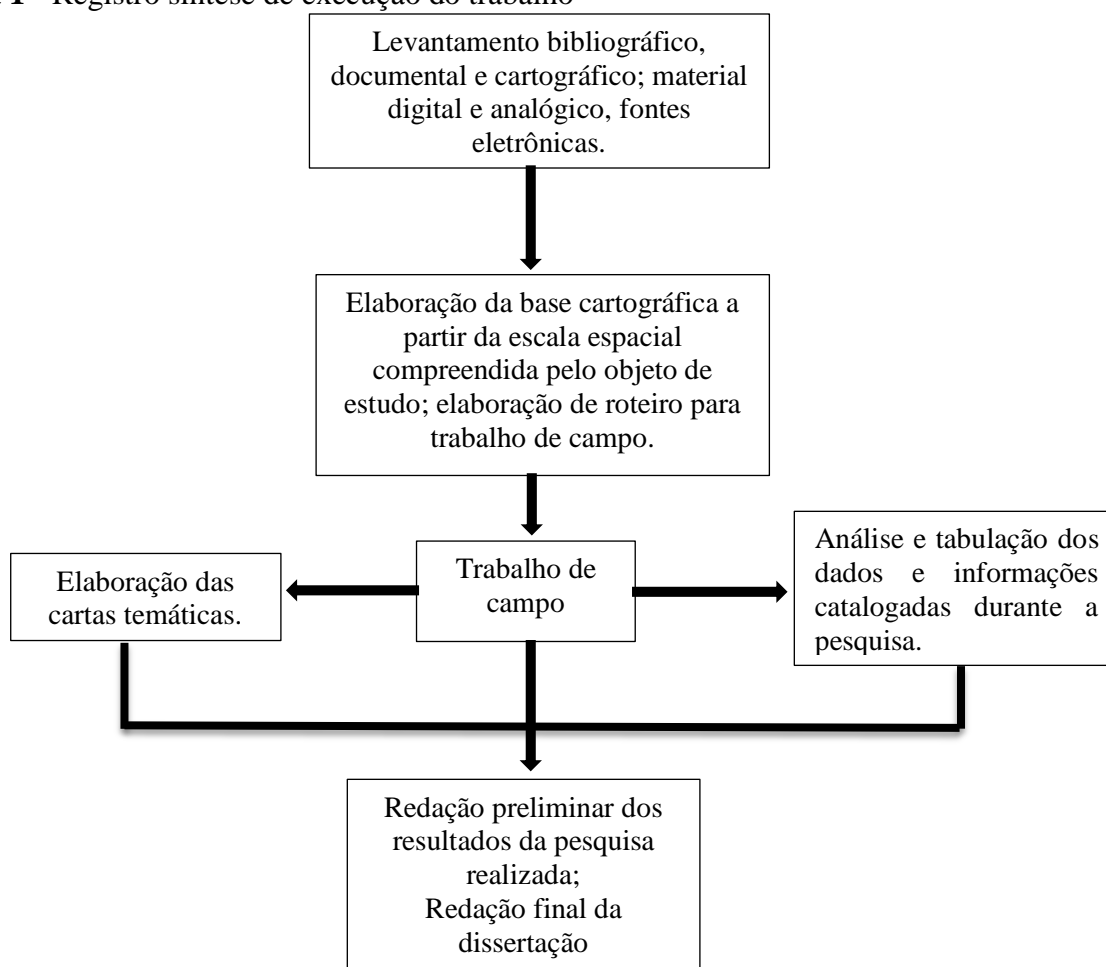
Aplicar-se-á o trabalho de campo com entrevistas informais com os usuários do transporte coletivo; entrevistas com os representantes formais do transporte coletivo de passageiros (representantes da SMTT, Sindicato dos Rodoviários, empresas de ônibus, etc.).

A pesquisa de campo se caracteriza pela investigação. Além da pesquisa bibliográfica e/ou documental, realiza-se coleta de dados junto a pessoas com o recurso de diferentes tipos de pesquisas¹.

Corrêa (1997) coloca que o trabalho de campo constitui um dos principais meios através do qual o geógrafo aprende a analisar e refletir sobre o movimento de transformação do homem em dimensão espacial.

Na figura 01, pode-se observar como se deu a execução do trabalho, seu roteiro metodológico e procedimentos.

Figura 1 - Registro síntese de execução do trabalho



Nota: Organização – Valdemir dos Santos.

¹ Nesse entendimento, Silva e Córdova (2009) citam Fonseca (2002) para sua melhor compreensão.

Diante de todos os procedimentos metodológicos, torna-se necessário uma integração coerente entre a pesquisa de gabinete e o trabalho de campo, a fim de melhor conhecer a área em estudo. Por isso, Lencioni (1999) considera que:

O pesquisador deve se comprometer com o que analisa, fazendo parte da pesquisa, exercendo uma observação participante. Ou seja, acredita que a investigação à distância não possibilita a compreensão da realidade social e assim o pesquisador deve ser participante da realidade que estuda (Op. Cit., p. 153).

Não fugindo ao que a autora orienta, a pesquisa em tela compreende um território empiricamente conhecido. Explorado na condição de usuário e de pesquisador pelo autor deste trabalho, dando-lhe não só uma análise teórica, mas, sobretudo, empírica quanto a todo o conjunto do sistema integrado de transporte coletivo de passageiros por ônibus na região metropolitana de Aracaju.

CAPÍTULO 1

TRANSPORTE PÚBLICO DENTRO DA ANÁLISE ESPACIAL

1.1 CATEGORIAS DE ANÁLISE GEOGRÁFICAS: ESPAÇO E REGIÃO.

Entender a dinâmica do transporte público na cidade faz-se necessário primeiro compreender o papel desta em uma conjuntura global, nacional, regional e local, compreender a sua dinâmica espacial em todos os seus aspectos, social, econômico, cultural e etc. A cidade passa ser vista como o lugar que concentra as funções administrativas, políticas e econômicas, assim como dispõe de uma estrutura para atender não somente a seus habitantes, mas também às suas circunvizinhanças com serviços de natureza comercial, financeira, jurídica, sanitária, educacional, entre outros. Isso permite uma hierarquia dos serviços e, por conseguinte, o surgimento de uma hierarquia urbana entre as cidades.

Segundo Dallfus (1991), a cidade é o reflexo de uma história e a figuração do espaço de uma evolução econômica e social, por isso, esta mesma cidade é entendida como um organismo vivo cujos elementos se transformam, decaem, renascem ou se deslocam. Ainda segundo o autor, a cidade implica a noção de aglomeração contínua, de trama fortemente construída e de convergência de redes, a exemplo das estradas de ferro e de rodagem, canalizações, adutoras de água, de telefones, eletricidade, esgotos etc.

Assim, observa-se como é constituído o emaranhado urbano que permite a funcionalidade da cidade, não só fisiológica, mas também teleológica. Esse emaranhado urbano é criado a partir de uma ideologia voltada a atender os mais variados interesses dos homens citadinos, suas circunvizinhanças, assim como os estrangeiros. Portanto, o espaço urbano é compreendido a partir da sua diversificação, não só do ponto de vista da localização das funções, sejam elas complementares ou exclusivas, mas também devido à sua composição social, dessa forma, o espaço urbano é entendido como reflexo da ação humana materializada na fisiologia da cidade e das relações sociais que se estabelecem dentro e fora dela.

Ao longo de sua formação as cidades imprimem mudanças nos mais variados aspectos de sua conjuntura. O autor mostra que as cidades sofreram profundas transformações nos últimos decênios do século XX provocadas tanto pelas alterações nos transportes (e aí ele

entende que o automóvel veio transformar o traçado das cidades antigas), como pelas modificações das atividades, mas, sobretudo, pela extensão de todas as cidades do mundo. Diante da dinâmica urbana intrínseca à funcionalidade da cidade, é possível compreender que o espaço urbano é conflituoso e fragmentado por natureza própria. Isso fica mais visível quando Carlos (1996) afirmar que:

a vida urbana impõe conflitos e confrontos e o processo de fragmentação aparece como justaposição de atividades parcelares cujo conjunto escapa ao indivíduo. Em decorrência, a produção de um cotidiano em que a vida aparece atomizada, ao mesmo tempo que superorganizada. Campo de auto-regulação voluntária e planificada, o cotidiano aparece enquanto construção da sociedade, que se organiza segundo uma ordem fortemente burocratizada; preenchido por repressões e coações (Op. Cit., p.59).

É no itinerário dessa discussão onde se observa que essa fragmentação produz um constate movimento de atração-expulsão da população do centro para a periferia e vice versa, produzindo também uma multiplicidade de centros que tendem a dissipar a consciência urbana na medida em que o habitar hoje a metrópole tem um sentido diverso, mudando hábitos e costumes, assim como, as formas de apropriação do espaço público, bem como modos de vidas antigos e relações entre as pessoas, conforme entendimento da referida autora. Ainda de acordo com seu entendimento,

A cidade produzida liga-se à forma de propriedade que reproduz a hierarquia espacial enquanto consequência da hierarquia social possível de ser percebida na paisagem urbana através da segregação espacial cuja dinâmica conduz, de um lado, à redistribuição do uso das áreas já ocupadas levando a um deslocamento de atividades e dos habitantes e, de outro, à incorporação de novas áreas que criam novas formas de valorização do espaço urbano (Op. Cit., p. 59 a 60).

A acumulação do capital criou a necessidade de expansão dos centros urbanos para garantir sua reprodução, reproduzindo também o espaço urbano e toda uma dinâmica intrínseca ao seu funcionamento, por isso, alguns autores entendem que o processo de produção da sociedade, de um lado cria um espaço homogêneo, de outro produz sua própria fragmentação. Isso se dá devido à própria organização do espaço com seus diferentes centros e zonas espaciais. No itinerário desta discussão, Michel (1998) permite compreender a funcionalidade da cidade a partir de uma integração espacial, interligando os mais diversos pontos do espaço urbano e sua circunvizinhança, mostrando que o espaço não é independente

e isolado, mas que se dialoga, se organiza e se articula mediante sua rede urbana movida pela lógica do capital. Por isso, ele afirma que:

É hoje uma verdade evidente que as cidades, consideradas nas suas funções terciárias como centros das atividades de serviços, não são organismos independentes e isolados uns dos outros. O espaço não se recorta em zonas simples e autônomas comandadas por um centro urbano dotado de todos os equipamentos necessários à vida dessa porção de espaço. Segundo a sua natureza, os serviços se localizam em diversas cidades maiores ou menores, e cada ponto do espaço depende de um ou outro dos centros de acordo com o serviço a que deve recorrer. A unidade real de organização é pois constituída pelo conjunto dos centros necessários para fornecer a totalidade dos serviços reclamados pelas atividades econômicas e pela vida da população (Op. Cit., p. 19).

Portanto, percebe-se que a organização do espaço urbano é determinada a partir da dinâmica do capital em sua totalidade, isto é, seja local, regional, nacional ou internacional em sua abrangência, o qual é gerador de serviços e mobilidade urbana. Assim, a divisão internacional do trabalho organiza e reorganiza, produz e reproduz espaço citadino, permitindo assim, a expansão da cidade e a extrapolação dos seus limites fronteiriços.

Pintaudi (1999) entende que o espaço apresenta as impressões de uma sociedade e estas se constituem em objetos sociais que são condições de sua reprodução e descreve a organização do espaço da nova orla da cidade de Aracaju, mas, sobretudo, da cidade que se pensava ter, que se queria, ou seja, de um espaço pensado e produzido continuamente, o lugar em que vive o seu cotidiano, que se trabalha, da diversão, das compras, do se educar, do lazer, do morar, entre outras atividades, caracteriza-se, portanto, no espaço, a dimensão material da realidade social. Essa foi uma abordagem descrita, a partir da formatação da nova orla de Aracaju, com seus estabelecimentos e espaços de lazer bem distribuídos e de forma a atender os mais variados estratos da sociedade contemporânea. A autora deixa claro como se dá a organização e produção do espaço de Aracaju, isso na década de 1999, em uma zona voltada para atender um público diferenciado, porém atendendo a diversos estratos de rendimentos, por isso, ela compreende que:

É a organização social que articula o espaço, que o determina, que o produz e reproduz. Os valores da sociedade atual, desenvolvidos no discurso do século XX, resultaram numa nova articulação social, revelando a existência de uma cultura de cunho individualista no seio de uma sociedade de consumo, que encaminha as pessoas para o desenvolvimento do prazer individual e imediatista, ou seja, norteia-as para o cultivo do hedonismo (Op. Cit., p.103).

Conforme se observa, mesmo pensando em uma cidade moderna, contemporânea, houve e sempre haverá uma sociedade fragmentada, por mais que se vislumbre a redução dessas desigualdades, a qual é intrínseca à conjuntura do espaço urbano. São espaços em permanentes transformações, fragmentos de uma economia globalizada e da mundialização cultural. Seguindo o itinerário da discussão das transformações do espaço urbano das cidades brasileiras ocorridas entre os fins dos séculos XIX e XX, Carlos (1999), nos mostra que:

A cidade que se vislumbra por suas formas, enquanto construção humana, diz respeito à história da humanidade e nos remete à questão da “longa duração”. Mas ao analisarmos as metrópoles brasileiras, neste fim de século, percebemos que o tempo degrada o “eterno e o contínuo”. Ao sincrônico se impõe o diacrônico, os tempos se acumulam contraditoriamente, impondo-se como simultaneidade de momentos diferentes (Op. Cit., p. 161).

Na geografia, tempo e espaço são elementos essenciais e indissociáveis que se materializam no modo de produção deste espaço, que na realidade é a impressão concreta das relações sociais e de consumo impostas pela divisão internacional do trabalho que se realizam em um determinado momento e lugar. Diante de uma sociedade moderna, a nova morfologia da metrópole impõe novos valores e comportamentos, compondo o que a autora chamou de uma nova identidade, ou seja, de uma identidade abstrata, a partir da mudança de sentido dos espaços públicos e dos modos de entender a cidade como espaço onde se desenvolve a vida. Portanto se observa que a cidade vive em permanente transformação e é fragmentada social e espacialmente, decorrente dos desejos da população, dos planejamentos urbanos e da ação daqueles que produzem o espaço urbano, a exemplo dos proprietários dos meios de produção, dos proprietários fundiários, dos promotores imobiliários, do próprio Estado e dos grupos sociais excluídos. Nesse interim, Pintaui (1999), chama a atenção para mostrar que Aracaju não está fora do contexto do global, para tanto, ela diz que:

É a partir dessa perspectiva que gostaríamos de retomar o exemplo de Aracajú, para mostrar que o esfacelamento e a segregação têm produzido formas urbanas e, particularmente, parcelas do espaço urbano, os quais, cada vez mais, se assemelham com lugares mundiais (Op. Cit., p.106).

A morfologia urbana da cidade de Aracaju não está estanque a todo esse processo de transformação social, econômica e cultural por qual passam os espaços urbanos não só das cidades brasileiras, mas também das cidades mundiais. Além disso, Carlos (1999) evidencia que:

As mudanças espaciais na metrópole sempre ocorrem de forma violenta, num ritmo acelerado como decorrência da mudança constante das direções de fluxo, do traçado ou do alargamento de ruas e avenidas, como uma necessidade imposta pelo escoamento do trânsito, das tendências do mercado imobiliário, das mudanças da lei de zoneamento, notadamente como decorrência das mudanças de função dos lugares do espaço metropolitano. São transformações, decorrentes de renovações urbanas que não transformam uniformemente toda a cidade, mas mesmo assim, iluminam o que acontece aos usos e ao sentido do espaço para a reprodução da vida, já que com a mudança da morfologia há também uma mudança de sua função. Com isso redefinem-se, constantemente, os lugares dentro da cidade (Op. Cit., p. 168-169).

Como vemos, o espaço é produto da ação humana sobre a superfície terrestre, expressando, a cada momento, as relações sociais que nesta se imprimem, dando origem a um espaço social materializado a partir da paisagem, a qual manifesta a historicidade do desenvolvimento humano e, portanto, desse espaço que Moraes (2002) chamou de espaço socialmente produzido. Este é um espaço que antes de tudo, é pensado, planejado e valorizado subjetivamente de forma a atender os mais diversos interesses sejam sociais, políticos, econômico ou cultural, por isso, o autor entende que as formas espaciais são produto de intervenções teleológicas, materializações de projetos elaborados por sujeitos históricos e sociais. Por isso, Moraes (2002) afirma que:

As formas espaciais produzidas pela sociedade manifestam projetos, interesses, necessidades, utopias. São projeções dos homens (reais, seres históricos, sociais e culturais) na contínua e cumulativa antropomorfização da superfície terrestre. Um processo ininterrupto onde o próprio ambiente construído estimula as novas construções. Isto é: a paisagem é ao mesmo tempo um resultado e o alimento dos projetos de produção do espaço. A práxis humana implica a constante edificação de formas não naturais na crosta do planeta, formas alimentadas por pré-ideações que têm o espaço vivenciado como estímulo (Op. Cit., p. 22-23).

Não cabe aqui estabelecer discussões sobre as mais diversas abordagens de conceituações sobre o espaço, seja ele geográfico, urbano, social, ou qualquer outra denominação dada a este, porém a proposta é identificar, entender e compreender sua dinâmica funcional mediante a lógica do sistema econômico em curso e de sua sociedade e como este se comporta a partir da inserção do transporte público coletivo de passageiros nas artérias dos médios e grandes centros urbanos. Ao falar de espaço geográfico, social e/ou urbano, estamos falando de um espaço forjado a partir das relações sociais entre a própria sociedade, entre a sociedade e o meio em que se vive, assim como a relação com o meio

natural e o modo de produção vigente em um dado momento e lugar², o que se observa a indissociabilidade dos termos espaço e tempo na análise geográfica.

Ao falar de espaço urbano, Corrêa (2002) entende que se fala de um espaço por natureza capitalista, produto da dinâmica da acumulação do capital, reflexos de necessidades materiais e abstratas eminentemente mutáveis de acordo com as necessidades de reprodução das relações de produção, constituindo-se um espaço fragmentado, articulado, palco dos conflitos de classes. Igualmente, é perceptível a exclusão social no que se refere ao acesso quanto ao uso dos bens e serviços produzidos na sociedade classista. O capitalismo impõe sua lógica seletiva, necessária à sua reprodução, certamente, alguns são inclusos, outros excluídos ao uso de bens e serviços, não sendo diferente ao acesso ao meio de transporte público coletivo urbano nos grandes centros urbanos das metrópoles brasileiras (Op. Cit., 2002).

Ainda de acordo com o autor, os meios de comunicação, especialmente os transportes foram fundamentais para estabelecer um elo entre as cidades e o mundo exterior a elas, com isso, ele reconhece a preponderância que as ferrovias tiveram, tornando-se a partir da segunda metade do século XIX, o mais importante meio de transporte inter-regional. Dentro das grandes cidades, os terminais foram concebidos uns próximos aos outros, garantindo assim redução dos custos de transbordos, não sendo diferente em pleno século XXI, o que se observa em Aracaju e em outros grandes centros urbanos, mesmo com um sistema modal de transporte público coletivo diferente em relação ao abordado pelo autor.

No entorno desses terminais, inúmeras atividades se desenvolveram tanto voltadas para o interior quanto para o exterior da cidade. Diante disso, além do transporte inter-regional, surge também a demanda para a implantação do transporte intra-urbano, largamente ampliado também a partir da segunda metade do século XIX, permitindo assim, maior mobilidade dentro do centro urbano e o surgimento da centralidade das atividades econômicas, a qual permitiu a emergência da área central, que passa a ser servida pelo transporte público intra-urbano (Op. Cit, 2002).

É o transporte, a princípio, quem possibilita essa ligação material entre as cidades, as quais mantêm uma série de ligações com o mundo exterior a ela. Esse elo envolve fluxos não apenas de capitais, mas também de mercadorias, pessoas e ideias (Op. Cit, 2002). Vale a pena ressaltar que está se falando de uma cidade ainda em sua fase pré-capitalista. Mas que se faz necessário elencar para mostrar não somente a constituição de um sistema econômico que

² O lugar é entendido por Marcelo Lopes de Souza como o espaço vivido pelos que lá moram ou trabalham quotidianamente, mas também pelas relações que neste se estabelecem de fora para dentro. SOUZA (2013: 36).

viria mudar toda uma dinâmica da cidade a partir de uma nova feição do espaço urbano, mas também da importância do papel do transporte³ na integração da cidade a partir da constituição de uma rede de transporte, a qual ao longo dos anos evolui para uma rede mais complexa, a rede urbana, cujo objetivo é atender não só a mobilidade de pessoas, mercadorias e ideias, mas a todo o fluxo citadino orientado pelo sistema econômico e movido pelo transporte público coletivo.

Analogamente, Santos (2004) destaca a importância das estradas de ferro e de rodagem no processo de integração do país. Segundo ele:

Antes que o país se industrializasse, as estradas de ferro e de rodagem eram traçadas em direção aos portos disseminados ao longo do litoral. Isso se devia ao fato de a agricultura de exportação ou a atividade de mineração serem as atividades essenciais. Somente a industrialização impõe a circulação de verdadeiras redes (Op. Cit., p. 287).

A estrada, a princípio, aparece como um elemento orientador no processo de integração do espaço, a partir de uma rede que se estabelece e liga os mais distintos lugares, sejam regionais, nacional ou até mesmo internacional. No espaço urbano das grandes cidades não poderia ser diferente. Ainda circulando pelas vias da discussão do papel das estradas na comunicação urbana, a qual se dá não somente no âmbito local, mas também regional, nacional e global. Em a “Dinâmica territorial, circulação e cidades médias”, Arroyo (2006) destaca a importância da circulação no processo de formação e integração dos territórios, tendo como elementos fundamentais, indutores, os caminhos, estradas de ferro, vias marítimas, meios de transportes. Segundo o autor, a maioria dos geógrafos clássicos, dedicam parte importante de seus escritos a estudar o papel destes elementos nesse processo. Assim, ele mostra que Vidal de La Blache observava o mundo na virada do século XIX e caracterizava os sistemas de comunicações formando uma rede, produto de combinações múltiplas, realizadas em meios diferentes, pela ferrovia, pela navegação marítima ou interior.

Na realidade, o espaço urbano trabalhado, observado e analisado ao longo da discussão proposta, como todo espaço vive em constante transformação, ou seja, em conflito, em permanente luta de sobrevivência, se reproduzindo conforme os ditames de um sistema político, social e de consumo e, assim, cria novos espaços e reproduz espaços já existentes,

³ Num primeiro momento se fala em um transporte de mercadoria como elemento responsável pela constituição de uma rede ferroviária, hidroviária e posteriori, rodoviário, evoluído assim, com o desenvolvimento da indústria (nas cidades) e do comércio nos centros urbanos, o transporte público coletivo de passageiros voltado a atender a demanda das pessoas que iriam trabalhar nesses estabelecimentos.

dando-lhes uma nova funcionalidade, uma nova roupagem também na disposição da paisagem. Observa-se, portanto, que a dinâmica que dá vida ao espaço, além do social (o humano) é o sistema econômico, principal elemento de formação/transformação da cidade, (as cidades modernas) uma vez que os centros urbanos foram se formando no entorno de seus espaços de atividades fabris, portuárias (lugares de circulação de mercadorias, informações e pessoas, de surgimento de comércios) e de terminais ferroviários e, posteriori, terminais rodoviários. É visível, portanto, o grande papel do transporte não só o de mercadorias, mas também o transporte público de passageiros na constituição da rede urbana e, por conseguinte, na produção e reprodução do espaço urbano das cidades contemporânea, orientado a partir da lógica do capital na mercantilização desse espaço.

Em trabalho publicado em 2006, Costa e Santos (2006) procuram problematizar a questão do transporte coletivo da Grande Aracaju, a partir do ano 2004, em uma perspectiva crítica, revelando as contradições que se materializavam empiricamente na crise estrutural do sistema de transporte na malha urbana da Grande Aracaju, evitando, com isso, o aspecto convencional (sob o aspecto institucional) das explicações, muitas delas descontextualizadas do sistema metabólico do capital e mercantilização da cidade. Assim, os autores entendem que:

Excluir a análise sob a ótica do capital, do processo histórico e de suas contradições, é mascarar a dinâmica da cidade enquanto espaço apropriado em sua totalidade pela lógica da mercadoria, vinculada apenas ao aspecto da funcionalidade acrítica da realidade capitalista historicamente encarnado na cidade (Op. Cit., p. 165).

Por outro lado, Castro (2007) deixa evidente a mercantilização da cidade quando entende que o aumento do setor terciário e a urbanização das zonas periféricas são dilatadoras das áreas de influências das cidades e criadoras de novos fluxos urbanos centrípetos entre os polos empregatícios e os centros urbanos, cujo desenvolvimento causa dificuldades na organização dos transportes. É evidente que pensar um novo projeto de rede de transporte de passageiros para uma cidade, deve-se levar em conta sua estrutura, seu aspecto físico e cultural para então pensar em um novo projeto que atenda a contemporaneidade diante dessa necessidade de intervenção estrutural profunda no espaço urbano aracajuano e, sobretudo, metropolitano.

1.2 A RAMIFICAÇÃO REGIONAL DO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO URBANO NAS ÁREAS METROPOLITANAS.

O transporte público coletivo de passageiros por ônibus é uma realidade em toda parte do mundo, seja em grandes ou médios centros urbanos, cada qual com suas especificidades, mas presente no dia a dia das comunidades citadinas. Na perspectiva de melhor compreensão, Wright (1988) apresenta uma cronologia da evolução do transporte de massa no Brasil, e diz que foi a partir do século XIX, mais precisamente a partir de 1900, que as cidades brasileiras de médio e grande porte começaram a trocar seus bondes de tração animal, puxados por burros, por bondes elétricos sobre trilhos. Isso permitiu não só uma nova configuração da paisagem urbana, mas também uma nova dinamicidade espacial a partir das relações economicassociais que ali se estabeleciam. Mas ainda, no início deste século, novas transformações voltavam a ocorrer no espaço urbano, diz o autor:

O ônibus, o táxi e o automóvel (nas suas formas motorizadas) apareceram no início deste século com o aperfeiçoamento do motor de combustão interna. Como não estavam presos aos trilhos, logo permitiram a criação de um número infinitamente maior de opções de rotas e, em consequência, de alternativas de moradia e de atividades comerciais, industriais e sócias (Op. Cit., p.23).

Observa-se assim, o papel do transporte coletivo na produção e reprodução do espaço urbano, assim como do capital e da própria sociedade com alternativas de moradias, de deslocamentos para os mais variados pontos da cidade. Com isso, as áreas centrais das médias e grandes cidades foram retiradas das pessoas e entregues aos automóveis, uma vez que se exigiam mais espaços para estacionar e circular, invadindo áreas antes destinadas às calçadas, aos pedestres, espaço de interação social, onde as famílias se reuniam.

O estudo do sistema de transporte público coletivo na Grande Aracaju permite estabelecer uma análise a partir de uma perspectiva regional no sentido de melhor explicar a relação hierárquica da capital com a sua região metropolitana na administração do transporte público coletivo de passageiros, hierarquizado e centralizado administrativamente por Aracaju, através da SMTT. No entanto, mesmo os três municípios que compõem a região em estudo, tendo suas repartições de trânsito, não têm autonomia para administrar o sistema de transporte público coletivo de passageiros atuante em seus territórios numa rede que estabelece a ligação com a capital, através dos fluxos de pessoas, ideias, informações e mercadorias.

Ainda seguindo essa linha de pensamento, não se pode falar de transporte público sem estabelecer uma discussão, embora breve, sobre rede. A rede que o constitui e que explica seus efeitos sobre a organização não só do transporte público coletivo de passageiros, mas, também, sobre a organização do espaço urbano regional obedecendo aos limites já determinados pela escala espaço temporal. O papel fundamental de uma rede é o da conexão, de articular localidades, empresas, repartições, etc., se materializando através dos nós que a mesma cria na essencialidade de sua existência. Contudo, para melhor compreensão desta discussão, Corrêa (1999) conceituou rede geográfica como sendo um conjunto de localizações sobre a superfície terrestre articulado por vias e fluxos. Dias (2005) compreende a rede a partir de duas estratégias fundamentais que é a de permitir a circulação e a comunicação. Porém, essa mesma rede que articula também tem o poder de desarticular, excluir e segregar os espaços geográficos.

Na atualidade não é diferente com a rede de transporte públicos coletivo de passageiros dentro dos grandes centros urbanos, constituindo assim, mais uma entre tantas outras redes que compreendem a malha urbana. O sistema de transporte coletivo de passageiros foi constituído não só para proporcionar a locomoção das pessoas, o transporte de mercadorias e informações, mas, também, para promover a produção/reprodução do espaço urbano, integrando/desintegrando os mais distintos lugares de acordo com os ditames econômicos e hegemônicos de sua temporalidade, tornando-se uma rede viária importantíssima para o dinâmico e emblemático crescimento urbano, principalmente nas regiões metropolitanas das grandes e médias cidades.

O transporte coletivo constitui um objeto novo no campo das ciências humanas e, por isso, ainda continua sendo pouco explorado pelos cientistas urbanos e regionais, principalmente os geógrafos. Costa e Santos (2006) reforçam essa tese quando afirmam que na análise da Geografia, em especial no enfoque da circulação da estrutura urbana capitalista contemporânea, são poucos os trabalhos que enfatizam empiricamente as contradições socioespaciais em relação ao transporte coletivo, entendendo que o que há, é um domínio de interpretações convencionais, ou seja, uma análise sob o aspecto convencional, isto é, a partir da perspectiva do próprio Estado, do próprio gestor. Essa realidade instigou ao desenvolvimento deste trabalho com a temática do transporte público coletivo de passageiros na região da Grande Aracaju, cujos objetivos estão para além da sua organização espacial, entendendo que é possível formatá-lo com qualidade e de forma justa refletindo no cotidiano dos munícipes que dependem desta modalidade de transporte.

Partindo desse entendimento, acredita-se que a academia precisa adentrar mais nessa discussão, visando estabelecer um debate amplo e construtivo sobre essa temática juntamente com a sociedade, com os gestores do sistema e com os agentes operadores, no sentido de buscar alternativas para as correções das imperfeições que, atualmente, estão visíveis, assim como, de alternativas que venham proporcionar a prestação de um serviço de qualidade e, por conseguinte, satisfatório e digno para a sociedade.

1.3 A CIRCULAÇÃO COMO EIXO DO TRANSPORTE URBANO: REDES E FLUXOS.

O conceito de rede geográfica é entendido como um conjunto de localizações sobre a superfície terrestre articulado por vias e fluxos, conforme propõe Corrêa (1999). Sendo assim, é possível entender que não só a subjetividade, mas, também, a materialidade da rede geográfica é instituída na vida do homem, antes mesmo deste viver em sociedade. Os atos de pensar, de planejar, de articular suas ações e se locomovendo em busca de alimentos, de abrigos e o contato com outras tribos, constituíram as redes geográficas mais insipientes da história da humanidade. Diante desse entendimento, infere-se que a rede geográfica é tão antiga quanto a existência da própria humanidade, isto é, desde seus primórdios. Assim,

Presente desde o início da vida humana – por exemplo, através de poços, trilhas e pastagens temporárias entre os povos nômades – as redes geográficas refletem e condicionam a existência e reprodução social. Este era o papel da rede de cidades e vias do império Romano, da Liga Hanseática, da rede ferroviária do século XIX e das redes das grandes corporações funcionalmente complexas e multilocalizadas do final do século XX (Op. Cit., p.67).

Na rede de transporte público de passageiros os nós são constituídos pelos terminais de integração e pontos de paradas espacializados em diferentes localidades da malha viária urbana de Aracaju. Assim, para falar de transporte público de passageiros nos grandes centros urbanos não podemos deixar de falar, ainda que brevemente, em rede urbana, uma vez que são os centros urbanos que constituem os principais nós das redes geográficas, independentemente da magnitude da cidade. Diante disso, o autor entende que:

São as economias de aglomeração que fazem reunir nos centros urbanos, ainda que diferencialmente, as atividades vinculadas à gestão do território, as atividades industriais, de trânsito, de distribuição de bens e serviços, a maior parte do consumo, as decisões políticas e a parcela mais significativa dos

conflitos sociais. Os centros urbanos são, assim, os focos principais das diversas interações espaciais necessárias à existência e reprodução social, interações que, de modo preponderante, originam-se neles, por eles passam e a eles se destinam (Op. Cit., p. 69).

Assim, constituindo as mais diversas modalidades de redes urbanas existentes no interior das cidades, compondo o dia a dia da vida cidadina, cuja finalidade não se limita de forma endógena aos dos centros urbanos, mas também ganha notoriedade por extrapolar seus limites fronteiriços.

O transporte de massa nos grandes centros urbanos precisa de uma abordagem mais criteriosa no sentido de analisar os paradigmas que atualmente formatam esse sistema emblemático e socioculturalmente caótico. O sistema de transporte público coletivo de passageiros no Brasil transporta consigo uma crise estrutural há muito tempo maquiada e, que atualmente apresentou sua face da pior forma possível, isto é, a prestação de um serviço sem qualidade, mas com valores tarifários altíssimos cobrados pela execução da prestação dos serviços. Aracaju, juntamente com sua região metropolitana, não é diferente, o sistema vive mergulhado numa crise estrutural que a cada dia só aumenta os transtornos dos seus usuários. Somando-se a essa problemática temos a questão da mobilidade urbana, hoje, um dos grandes desafios da sociedade do consumo. Diante do exposto, o transporte público coletivo que deveria ser a grande solução, tornou-se mais um elemento da imobilidade urbana, precisando ser repensado na perspectiva de promover a tão propalada mobilidade urbana.

Assim como Corrêa, Santos (2006) observa também a subjetividade na configuração da rede, não ficando preso à sua materialidade física. Nessa perspectiva, para ele, a rede é entendida a partir de dois grandes aspectos, a considerar o material que a configura visivelmente, mas também o imaterial, a subjetividade, o social, uma vez que se estabelecem as relações pessoais, sociais e políticas na formação desta. Partindo desses princípios, Santos entende a rede como uma mera abstração, ou seja, os nós e os fluxos que compõem as redes, por si só não são capazes de explicar, é preciso compreender toda a dinâmica que se estabelece a partir da subjetividade, das relações impressas no espaço geográfico dos pequenos, médio e grandes centros urbanos. É a partir dessas relações que Carvalho e Costa (2012) compreendem a atuação do transporte coletivo urbano dentro da rede urbana metropolitana modificando radicalmente o espaço, incentivando a descentralização das atividades econômicas e moradias. Assim, para os autores,

[...] a rede urbana é um conjunto articulado de cidades que perpassam o tempo histórico e acarretam mudanças espaciais de certa forma violenta,

com ritmo acelerado, decorrente das mudanças de direção de fluxos, do traçado ou do alargamento de ruas e avenidas, imposta pelo escoamento do trânsito e pelas estratégias do mercado (imobiliário e centros econômicos). Esses elementos redefinem os lugares dentro da cidade e a cidade dentro da rede urbana de forma descontínua e diferenciada, em função da relação espaço-tempo. Contudo, essas redefinições buscam um planejamento alternativo para o processo de crescimento urbano, assim como um planejamento para as vias de transporte e circulação, sendo contínuo e constantemente aperfeiçoado para atender a demandas de curtas e longas distâncias (Op. Cit., p. 87).

Contudo, a discussão sobre redes geográficas tem sido apresentada como nova nas academias Francesas e da América Anglo-Saxônica em 1980, tornando o uso demasiado do termo, aparecendo como novidade, algo novo, principalmente nas academias brasileiras, nos anos de 1990. Diante dessa discussão, Souza (2013) conclui que não há nada de novo, pelo contrário, o que existe é a retomada do uso do termo rede. Ele mostra que o conceito de rede não é algo novo como chegou a transparecer nas academias americanas entre os anos de 1980 e 1990. O autor não deixa de reconhecer o conceito clássico, nem tampouco a importância da retomada do uso do termo nem da valorização da evolução do conceito ao longo do tempo mediante as novas discussões condicionadas pela contemporaneidade. Didaticamente, o autor apresenta um exemplo simples e fácil de entender o conceito de rede. Para ele:

Uma rede de pesca é um conjunto integrado e estruturado de fios, que formam uma trama ou malha; no encontro entre dois fios, eles se entrelaçam, formando um nó, o que dá estabilidade à rede (sem os nós, nem sequer haveria rede), (Op. Cit., p.166).

Portanto, sem os veículos que fazem o transporte público coletivo de passageiros, sem os pontos e terminais de ônibus que formam o nó de sustentação dessa rede urbana de transporte público de passageiros, ligando os mais diversos bairros das cidades que compreendem a região metropolitana ao centro urbano de Aracaju, aos centros de serviços especializados, não haveria uma rede urbana de transporte público coletivo de passageiros nessa região.

1.4 CONCEITO DE TRANSPORTE PÚBLICO E EXPLICAÇÃO DE SUA DINÂMICA ESPACIAL NA REGIÃO METROPOLITANA DE ARACAJU

Para melhor compreensão da temática em epígrafe se faz necessário estabelecer algumas discussões no sentido de conceituar o transporte público e, assim, entender sua dinâmica social, espacial, cultural e econômica. Por conseguinte, o transporte público é definido como sendo aquele cujos veículos podem ser legalmente utilizados por qualquer cidadão que se disponha a pagar uma tarifa, a exemplo dos trens de passageiros, ônibus e táxis, conforme concepção de Wright (1988). De forma mais restrita, limitando-o ao espaço urbano, Borges (2006) o define enquanto um transporte não individual, realizado em áreas urbanas, com características de deslocamento diário dos cidadãos. Giosa⁴ entende o transporte urbano como sendo aquele que proporciona o deslocamento de pessoas e bens em cidades, regiões metropolitanas, aglomerados urbanos e microrregiões. Embora não definindo enquanto transporte público, mas transporte urbano, o conceito de Giosa⁵ dialoga com o de Borges.

A discussão sobre transporte público coletivo de passageiros imprime um grande desafio, uma vez que pouco se produz sobre essa temática na literatura brasileira, relacionando sua influência com o desenvolvimento de uma área, com o uso e desuso do espaço urbano; das experiências das pessoas que enfrentam diuturnamente a problemática com o transporte público; do impacto desse na vida do cidadão dos centros urbanos que depende do transporte não só para garantir a sua mobilidade, mas, também, para sua reprodução enquanto espécie na sociedade do capital; da valorização do solo urbano a partir da acessibilidade que o transporte pode permitir e, principalmente, relacionando com a crise que o transporte urbano de passageiros enfrenta nas grandes cidades brasileiras.

Contudo, alguns autores começaram a circular no itinerário das discussões das temáticas relacionadas ao transporte público de passageiros. Dentre eles, Bruton (1979) amplia o horizonte dessa contenda, relacionando-a ao uso do solo urbano, compreendendo assim, o papel do transporte na produção e reprodução do espaço urbano. Da mesma forma, Barat (1979) associou o elevado ritmo de urbanização e crescimento metropolitano ao transporte urbano. Assim, não se pode deixar de observar a importância deste no uso do solo e

⁴ GIOSA, Celso. **Diretrizes nacionais do transporte coletivo urbano**. São Paulo: ANTP. (é uma Proposta Projeto de Lei, apresentada ao Congresso Nacional pelo então presidente da ANTP, Celso Giosa. A proposta não faz referência ao ano que foi apresentada, contudo informa ter sido num momento em que o Congresso tinha a responsabilidade de regulamentar os dispositivos constitucionais de 1988).

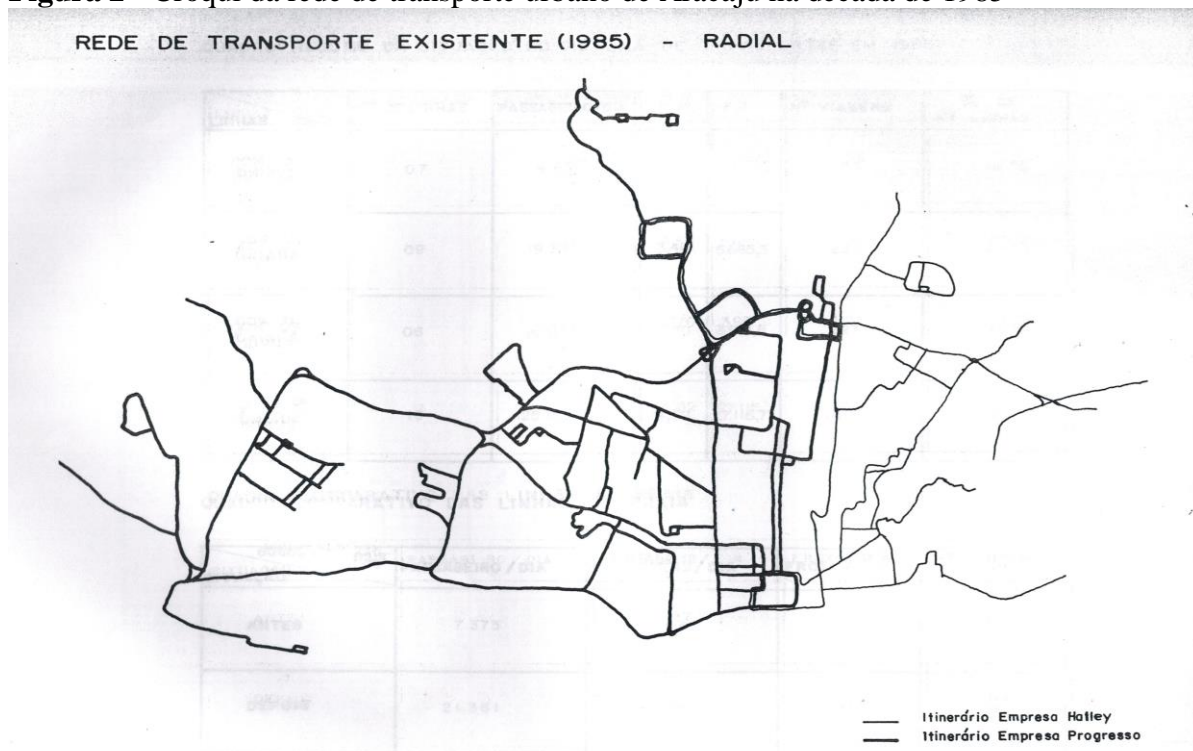
⁵ Op cit.

ocupação territorial nas grandes cidades. De acordo com Bruton (1979), mais recentemente os planejadores de transportes e uso do solo compreenderam o potencial dos transportes em dar forma ao ambiente urbano pela influência da acessibilidade de locais dentro de malha.

Novaes (1981) seguindo a mesma linha de pensamento relacionou a modelagem do uso do solo e a valorização deste ao uso do transporte. Para ele, a acessibilidade, entre outros fatores, provocou uma maior procura pelo solo mais central que gerou o aumento acentuado dos preços dos terrenos, levando ao equilíbrio num determinado ponto. Porém, diante do crescimento dos centros urbanos, onde sua área central já se encontra completamente ocupada, principalmente pelo comércio, começa a ocorrer uma mobilidade urbana rumo às suas periferias, criando novos loteamentos, conjuntos, bairros e condomínios fechados para comportar essa população, com isso, criam-se primeiramente as vias de acesso, permitindo, assim, um elo com a área central e toda a rede de serviços que esta dispõe. Observa-se que no mesmo instante que a rede geográfica integra, ela também desintegra, segrega.

A prefeitura municipal de Aracaju, através da Secretaria de Transportes Urbanos – SETURB/Superintendência Municipal de Transportes Urbanos – SMTU (1985) publicou um documento no qual deixava claro que a implantação do seu sistema público de transporte coletivo de passageiros, tinha como um dos objetivos a produção do espaço urbano de Aracaju, a partir do uso do transporte coletivo por ônibus, estabelecida pela própria dinâmica do processo de implantação. Isso se dava com as instalações dos pontos de paradas de ônibus, terminais com ou sem integração, assim como, pela rede de transportes que ligava os diversos pontos da cidade, instituindo, dessa maneira, uma integração urbana, mediante o uso do transporte coletivo de passageiros. Ao mesmo instante que o sistema permitia a mobilidade da população que dependia desse tipo de locomoção, promovia também a reprodução geográfica do espaço citadino, através dos diferentes usos do solo. Observe na figura 2 a rede de transporte existente em Aracaju até 1985, antes da implantação do modelo que seria proposto.

Figura 2 - Croqui da rede de transporte urbano de Aracaju na década de 1985

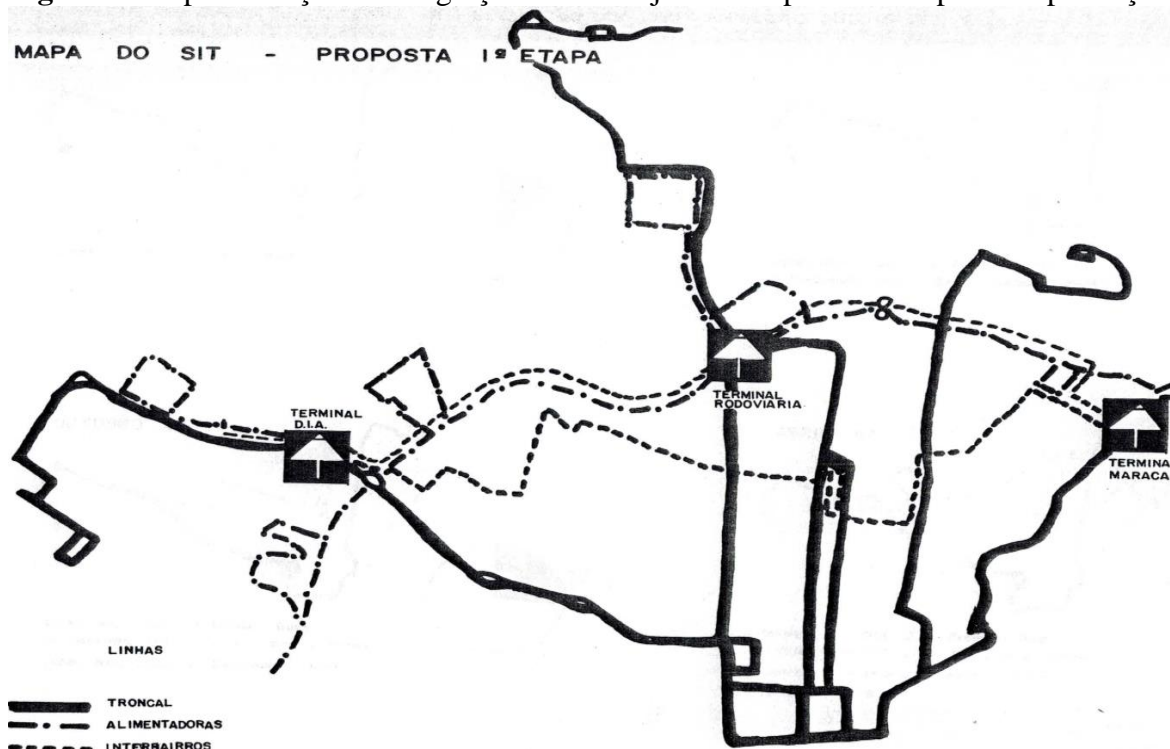


Fonte: SETURB/SMTU, 1985

Nota: Figura trabalhada pelo autor.

Ainda na década de 1980, Aracaju começou a pensar também em uma nova modalidade de transporte público coletivo que atendesse aos anseios de uma sociedade crescente, assim como respondesse aos interesses das contradições impostas pelo capital, cujo objetivo era sua reprodução ampliada dentro do espaço urbano aracajuano, naquele momento. Embora com repercussão internacional, o modelo de Curitiba ainda era pouco conhecido e/ou difundido no Brasil. Mesmo assim, Aracaju, na década de 1980, decidiu implantar também seu Sistema Integrado de Transporte (SIT), tendo como modelo o de Curitiba, o qual tinha como pressuposto desenvolver a cidade, a partir desse novo sistema de transporte. A figura 3 representa a 1ª etapa da implantação dos terminais de integração para a implantação do novo sistema de transporte coletivo de passageiros através do ônibus. Representa a rede urbana de transporte coletivo que se constituía na cidade a partir desses nós que ligam todas as partes do emaranhado urbano, assim como demonstra que a implantação do novo modelo do sistema aproveitou a antiga rede viária na sua implantação inicial, ou seja, de início, não houve alteração na malha viária, os corredores trafegáveis eram os mesmos.

Figura 3 - Espacialização da integração em Aracaju em sua primeira etapa de implantação



Fonte: SETURB/SMTU, 1985

Nota: Figura trabalhada pelo autor.

Ainda na década de 1980, Aracaju se tornou a segunda cidade do Brasil a ter um sistema integrado de transporte público coletivo de passageiro através do modal ônibus. Isso se materializou através do *Projeto Capital*⁶, que foi um projeto do Governo do Estado, com o então governador João Alves Filho, e da Prefeitura Municipal na pessoa do então prefeito Jackson Barreto de Lima. Esses firmaram convênio com a Empresa Brasileira dos Transportes Urbanos (EBTU) para implantar o sistema integrado de transporte coletivo de passageiros de Aracaju, o SIT. Com esse mesmo convênio surgiu a Secretaria de Transportes Urbanos (SETURB) e a Superintendência Municipal de Transportes Urbanos (SMTU), criada em 14 de dezembro de 1984, a qual gerenciaria, coordenaria, controlaria e fiscalizaria o sistema⁷. A criação de duas repartições públicas para gerenciar o sistema provocou conflitos de papéis e de competência entre elas, já que ambas atuavam no mesmo sistema e o secretário era o mesmo, acumulando os dois cargos, o de secretário e também o de superintendente. Diante dessa problemática e, para melhor gerenciar o transporte coletivo de passageiros em Aracaju, ambos foram transformadas em uma só repartição, a Superintendência Municipal de

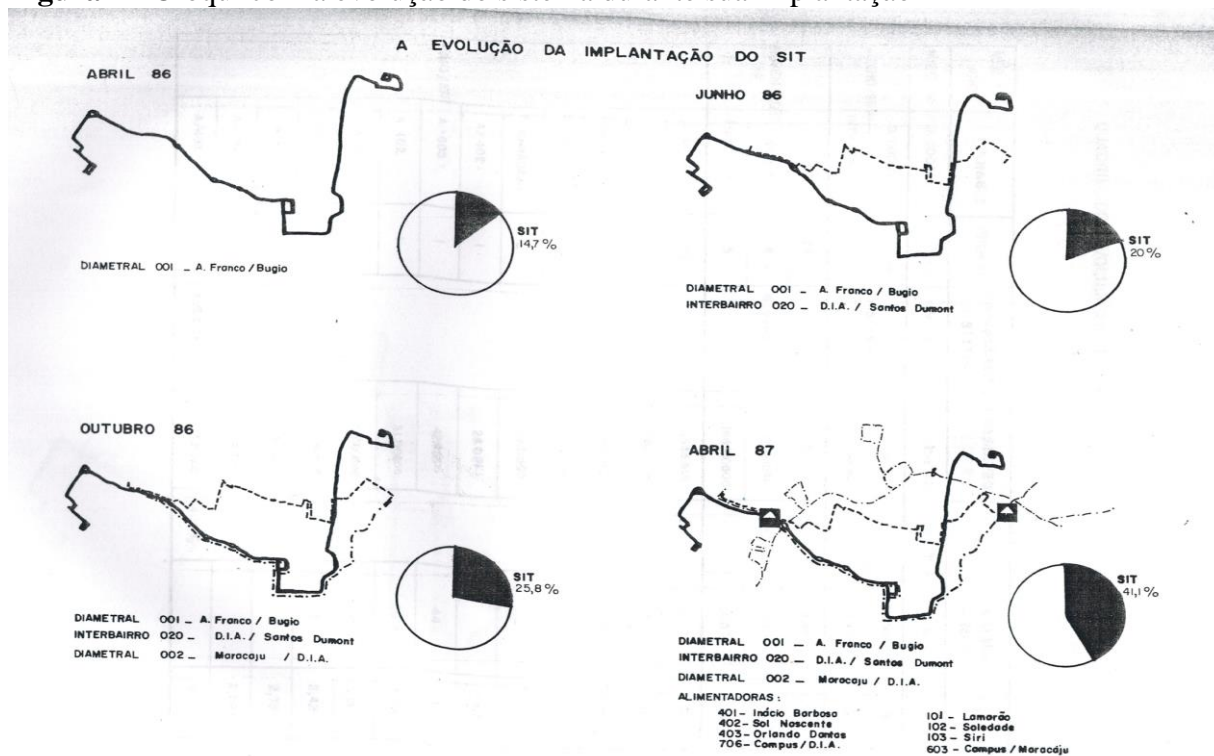
⁶ Projeto de estudo sobre o transporte público de Aracaju encomendado pelo Governo do Estado para a implantação do Sistema Integrado de Transporte em Aracaju (SIT).

⁷ <http://www.smttaju.com.br/a-smtt/apresentacao> Acesso em 12/07/2010.

Transporte e Trânsito (SMTT), em 07 de janeiro de 1998, alterando não só o nome, mas, também, a finalidade, as competências e a estrutura orgânica⁸.

Diante de tudo isso, foi instituído o SIT. O modelo sistemático inaugurado atuou e atua de forma relevante no processo de produção e reprodução espacial dessa cidade, integrando e segregando, o mesmo acontece com os três municípios que compõem a região da Grande Aracaju. O processo começou a decorrer com a pavimentação e o recapeamento das vias de suportes para o transporte coletivo principalmente, e dos demais elementos que compõem o sistema de transporte, como os terminais e os pontos de parada. Observa-se na figura 4 a evolução do sistema durante sua implantação, conforme sua demanda com novos itinerários.

Figura 4 - Croqui com a evolução do sistema durante sua implantação



Fonte: SETURB/SMTU, 1985

Nota: Figura trabalhada pelo autor.

Dessa forma o SIT foi idealizado também tendo em vista a racionalizar a oferta de serviços com a demanda, tornando-se mais barato para a população. O sistema consiste em oferecer uma maior oferta de carros nos corredores, acontecendo a integração nos terminais fechados. Assim,

⁸ Op cit.

Para isto, considera-se necessária a evolução do atual sistema de transporte coletivo integrado (tronco/alimentador), que venha a oferecer ao usuário maiores opções de deslocamento de que as decorrentes de uma simples racionalização de linhas e itinerários de sistema radial, convencional (SERGIPE, 1985, p. 28).

Diante dessa discussão, observa-se a importância do sistema de transporte para o “desenvolvimento” das cidades, o qual permitiu que essas mantivessem ligações com várias partes do mundo exterior a elas. Ligações que envolviam fluxos de pessoas, ideias, mercadorias e capitais, promovendo não somente a produção/reprodução do espaço urbano, mas também, a reprodução ampliada do capital.

Em decorrência dessa grande dinamicidade que surgiu nessas áreas urbanas, criando vantagens e desvantagens localizadas, o preço do uso do solo também foi elevado. Isso favoreceu a especulação imobiliária, às transformações das áreas centrais e a segregação da população, devido ao nível de renda que essas áreas passaram a demandar. Esse foi um dos objetivos da implantação do SIT em Aracaju, conforme afirma documento oficial. Aracaju (1985) afirma que se almejava a produção do espaço urbano a partir do uso do transporte, estabelecida pela própria dinâmica do processo, tais como a instalação de pontos de parada de ônibus, terminais com ou sem integração, assim como, pela rede de transporte que ligava os diversos pontos da cidade, instituindo dessa forma uma integração urbana mediante o uso do transporte público coletivo.

Devido à dinamicidade urbana que começou a ocorrer, no Brasil, de forma intensa, principalmente a partir da década de 1950, ligadas às características do processo econômico do país, a mobilidade populacional, tornou-se uma preocupação para as cidades, assim entende Wright (1988). Com o inchaço urbano, aumentaram os problemas dessas cidades, principalmente os estruturais. Para tentar resolvê-los e facilitar o acesso ao transporte coletivo, na década de 1970, Curitiba passou a ser protagonista de um novo modelo de transporte público coletivo, fugindo à regra do modelo convencional (Sistema Radial⁹). Neste, o passageiro, muitas vezes, precisa pagar mais de uma passagem para chegar ao local de destino.

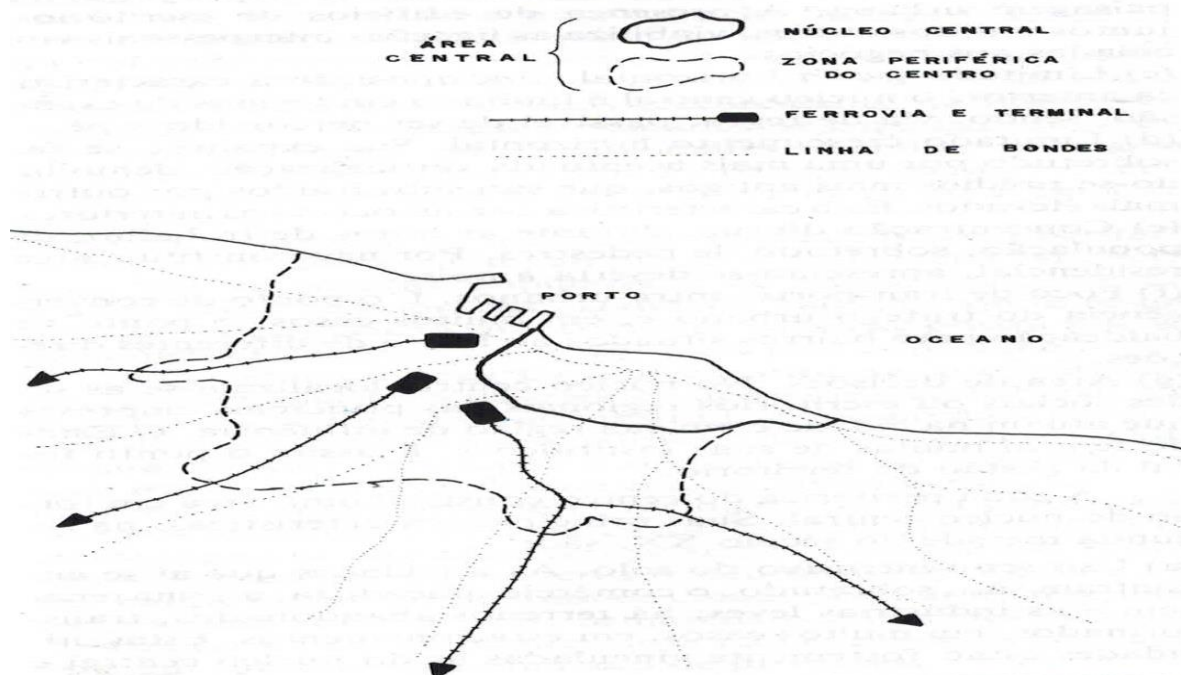
Criou-se então o Sistema Integrado de Transporte Público Coletivo de Passageiros (SIT), baseado em terminais de integração com passagem única – a integração dar-se-á dentro dos terminais –, o usuário pode tomar um ônibus e com uma única passagem ir e vir a/de qualquer parte da cidade, desde que não desça fora dos terminais de integração.

⁹ Sistema que liga um bairro aos terminais da área central, com ou sem integração em terminais durante o itinerário. Fonte: SMTT. **Tipos de linhas**. Aracaju, 2003.

Dentre a conjuntura do sistema de transporte coletivo, Wright (1988) ressaltou também as questões sociais que desempenham um papel preponderante nessa conjuntura sistêmica, tais como o uso dessa modalidade de transporte no seu dia a dia, para fins do trabalho, da cultura e do lazer. Diante disso, pode-se afirmar que a sociedade tem sido não só um ator social, mas também uma vítima desse processo evolutivo por que passa o sistema econômico e, por conseguinte, do transporte público metropolitano de passageiros no itinerário do crescimento urbano cada vez mais (des)ordenado.

Outro autor que também seguiu no itinerário dessa discussão foi Corrêa (2002) ao demonstrar o papel fundamental do transporte na produção e reprodução do espaço urbano. Ele elencou que estes foram fatores determinantes na localização das áreas de atividades, nascentes ou já existentes, em fase de ampliação voltada para o mundo exterior à cidade. Essas atividades se desenvolveram às margens dos terminais de transportes (terminais ferroviários – o trem era o transporte da época), devido às vantagens locacionais, criando dessa forma a rede urbana de transporte. A figura 5 é bem representativa dessa discussão.

Figura 5 - Convergência de transportes e a área central



Fonte: Corrêa (2002, p. 41)

Nota: Figura trabalhada pelo autor.

Portanto, para o autor a criação e localização dos terminais ferroviários dentro das cidades, principalmente próximo aos terminais marítimos, permitiram o fluxo de ideias,

pessoas, e mercadorias, possibilitando o surgimento de uma série de atividades comerciais em torno desses terminais. Nesta expansão, as ferrovias tiveram um papel fundamental, tornando-se, a partir da segunda metade do século XIX, o mais importante meio de transporte inter-regional (Op. Cit., p. 38). Compreendia-se aí a formação da rede, não apenas urbana, mas, sobretudo, a geográfica. Essa estrutura permitiu o surgimento de centros urbanos e, conseqüentemente, sua malha urbana, criando assim, a necessidade da implantação dos meios de transportes para permitir a locomoção de sua população e de suas mercadorias dentro de um espaço que não para de crescer, de reproduzir e de se reinventar. Diante do exposto, podemos inferir que o transporte coletivo proporcionou o uso democrático do espaço urbano, a partir da circulação de pessoas, de ideias, de mercadorias e de capital em um espaço que é fragmentado, porém articulado. Entretanto é nesse espaço que:

Cada uma de suas partes mantém relações espaciais com as demais, ainda que de intensidade variável. Estas relações manifestam-se empiricamente através de fluxos de veículos e de pessoas associadas às operações de carga e descarga de mercadorias, aos deslocamentos quotidianos entre as áreas residenciais e os diversos locais de trabalho, aos deslocamentos menos freqüentes para compras no centro da cidade ou nas lojas do bairro, às visitas aos parentes e amigos, e as idas ao cinema, culto religioso, praia e parques (Op. Cit., p. 7).

Assim se forma um sistema de comunicação com vias e avenidas hierarquizadas, formando, dessa maneira, redes de primeira e segunda ordem, formatando, portanto, um sistema geral de comunicação na malha urbana (DIAS, 2005). Destarte, como as demais cidades, Aracaju passou a ser atendida por uma rede de transporte coletivo dinâmica e teoricamente racionalizada.

A implantação desse sistema teoricamente traria entre seus objetivos, vantagens aos usuários, oferecendo mais alternativas, pagamento de tarifas integradas e acessíveis, favorecendo a população de baixa renda, segundo a proposta do então projeto de implantação dessa nova modalidade de sistema operacional.

No entanto, segundo Costa e Santos (2006), atualmente, as tarifas são inacessíveis para a maior parte da população que depende desse meio de condução para atender às suas necessidades imediatas de locomoção dentro da malha viária urbana da região da Grande Aracaju.

Essa crise socioeconômica por qual passa a população de baixa renda é apenas um dos elementos que implica na questão da mobilidade urbana, ou seja, do acesso ao transporte público de passageiros, contudo, o alto preço das passagens do transporte coletivo de

passageiros é o que explica o grande número de pessoas que a cada dia passa a disputar espaços nas avenidas das grandes cidades com os veículos, seja a pé ou de bicicleta. Portanto,

Para se ter uma idéia, no início da década de 80, na cidade de São Paulo, com um salário mínimo comprava-se 500 passagens de ônibus, hoje apenas 175. Pesquisa de orçamento Familiar do IBGE, o item serviço público de maior peso nas despesas das famílias de baixa renda é o transporte coletivo urbano. As pessoas abandonam as viagens por meio do transporte público, substituindo-as por outros meios mais baratos, como bicicleta ou caminhada, a motocicleta, o transporte informal, ou simplesmente não retornam para casa, todos os dias, dormindo no serviço ou até mesmo na rua, como já foi documentado pela imprensa (MENDES, 2009, p. 3).

Para Santos (2010), por conta das dificuldades que muitos enfrentam decorrente da falta de recursos, mesmo aqueles que têm o desconto do vale transporte sobre o salário, preferem que isso não ocorra, no sentido de que sem o desconto sua renda possa aumentar e, por conta disso, submete-se a ir ao trabalho utilizando-se de outros meios de mobilidade urbana, a exemplo da bicicleta, muitas vezes, arriscando a própria vida no trânsito. O uso dos ciclomotores atualmente também é muito forte no dia a dia do trabalhador urbano, na perspectiva de um menor custo do transporte para o trabalho e melhor mobilidade urbana, contudo, aumenta o fluxo nas avenidas nos horários de pico e contribuído para a imobilidade urbana.

Respalhando essa questão, percebe-se que esse conflito pelo uso substancial do espaço urbano primordialmente se dá nos horários de “pico” nas Avenidas Tancredo Neves, Augusto Franco, Marechal Rondon que liga a capital ao município de São Cristóvão; Euclides de Figueiredo, que liga Aracaju ao Complexo Taíçoca, em Nossa Senhora do Socorro; e, Simeão Sobral, que dá acesso, inicialmente, à ponte Aracaju/Barra para quem está saindo das imediações do mercado municipal, no centro da cidade. Esse movimento decorre da difusão da informação e das novas formas de consumo, que são as mesmo tempo geradoras de força de concentração e de dispersão, definindo assim as formas de organização do espaço, dentro daquilo que se pode entender como elementos dos dois circuitos da economia¹⁰.

Demandado por esses conflitos de mobilidade urbana, cada vez mais acirrada pelo uso do espaço no trânsito da Grande Aracaju, por trabalhadores que na maioria moram nos municípios que compreendem a região metropolitana, mas trabalham na capital, foram

¹⁰ A essa dinâmica espacial, Santos (2004) entende como sendo elementos dos dois circuitos da economia: circuito inferior e circuito superior. São indivíduos pertencentes ao circuito inferior que vendem temporariamente sua força de trabalho ao circuito superior.

implantadas duas ciclovias nessas duas avenidas principais, não que essa modalidade de deslocamento seja vista como uma prática cultural, mas por força de necessidade de mitigar essa conflituosa relação desproporcional no trânsito da capital.

Dessa forma, observa-se uma grande contradição entre a real condição do usuário do transporte coletivo e as vantagens pressupostas que o sistema de transporte coletivo traria para as pessoas que dependem do ônibus. A priori a vantagem que se tem é a “integração”, a qual ocorre nos terminais fechados, pelo fato do indivíduo pagar apenas uma passagem, tendo a possibilidade de ir e vir a determinados lugares da cidade pagando apenas uma ou duas tarifas. No entanto, o sistema integrado de transporte público coletivo por ônibus em Aracaju é um paradoxo, isto é, somente integra o território, o espaço urbano regional. É um elo entre as mais diversas áreas da cidade, não integrando o próprio sistema, uma vez que, para isso, é preciso integrar outras modalidades de transporte público de passageiros pagando uma única tarifa, permitindo assim a mobilidade urbana em larga escala.

Ademais, suas contradições se dão também a partir da qualidade dos serviços prestados à população, da racionalidade e da tarifação. A maioria da população aracajuana e da região metropolitana depende desse tipo de condução para prover sua mobilidade no sentido de atender suas necessidades básicas. Contudo, o sistema vive um momento preocupante: sua frota é antiquada, mesmo com a inserção de alguns veículos novos – são carros altos, sem estrutura, sujos, com assentos desconfortáveis e alguns quebrados. O excesso desses elementos tem gerado uma insatisfação imensurável daqueles que usam o ônibus no dia a dia. As figuras 6 e 7 mostram bem as condições dos veículos em uso.

Figura 6 – Carro com fundo parafusado

Nota: Figura do arquivo do autor (2005).

Figura 7 – Carro com porta quebrada

Nota: Figura do arquivo do autor (2005).

Carros¹¹ velhos sem condições de uso, mas que continuavam operando no dia a dia do usuário do transporte coletivo, colocando em risco a integridade física, a segurança e a própria vida dessas pessoas que utilizam o transporte público. Na entrevista foi perguntada a opinião do entrevistado se as condições estruturais dos ônibus do transporte coletivo eram boas e um deles¹² respondeu: “não, quando chove molha de baixo para dentro do ônibus e de cima para dentro”. Isto é, o ônibus tanto molhar por baixo quanto por cima quando chove.

1.5 O TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS EM CRISE

Dentre os poucos pensadores do transporte urbano, Wright (1988) é um dos que trabalha bem essa questão. Ele classifica e analisa ainda os meios de transportes a partir de fatores que os determinam, como o econômico, os sociais, os políticos, os culturais e, até mesmo, os psíquicos. Faz também uma leitura histórica e crítica da evolução dos transportes no Brasil, assim como, do agravamento da crise do transporte urbano e de sua propagação.

O problema dos transportes nas grandes cidades brasileiras não é recente, haja vista que “[...] a crise do transporte é antiga e agravou-se a partir do momento em que Juscelino Kubitschek implantou a indústria automobilística em grande escala no país” (Op. Cit., 1988, p. 50). Dessa forma, observa-se que o problema do transporte público no Brasil é histórico e

¹¹ Carro 5012, ramal 303 está representado pela figura 6 e o carro 5099, ramal 304 está representado pela figura 7.

¹² Entrevista aplicada em junho de 2010 aos usuários do transporte coletivo de Aracaju e região metropolitana.

tem se tornado um problema crônico, uma vez que a cada dia aguça o setor e a sociedade já não suporta mais, a má qualidade na prestação dos serviços, sobretudo, os altos preços tarifários para o uso desse serviço.

Aragão e Santos (2004) entendem que a reforma do Estado tem levado a uma série de transformações em todos os setores de serviços essenciais da sociedade brasileira. Também, não foi diferente com o serviço de transporte público coletivo de passageiros, o qual atualmente tem sido castigado pela falta de investimentos para sua manutenção, conforme entendimento da ANTP¹³. Não se deve fazer uma análise unilateral do ponto de vista da falta dos investimentos no setor, uma vez que o Estado dá a concessão dos serviços públicos às empresas privadas para exercerem uma função pública. Essas também precisam investir no setor e se adequarem à realidade vigente. Falta uma política pública voltada para o transporte coletivo de passageiros, de forma a baratear a tarifa deste e incentivar o uso maciço por parte da sociedade, de forma que seja incentivado o uso do transporte público sobre o transporte individual.

Essa temática também é discutida por Aragão e Santos (2004) que associaram a crise do transporte público à crise das finanças, à reforma do Estado e às transformações tecnológicas e organizacionais ocorridas no Brasil. Eles entendem que:

No caso específico do transporte público, cuja significação para a economia nacional no Brasil contemporâneo pode ser avaliada pelo peso das cidades na produção do país, já existe um considerável atraso em analisar criticamente o seu ordenamento industrial, no sentido de vislumbrar novas saídas para que ele possa fazer face às mudanças e, mais do que isso, continuar a servir ao desenvolvimento econômico e social em um ambiente alterado, impulsionando inclusive aspectos positivos das novas estruturas produtivas que emergem nesses tempos (Op. Cit., p. 13).

Bodmer e Porto (2004) seguem a mesma linha de pensamento e, relacionam a crise à falta de investimentos e de incapacidade de competição com outras opções de transportes urbanos, principalmente com o individual e o informal. Entenda-se como individual o carro particular. Enquanto que o transporte informal é entendido como o clandestino, aquele que não tem permissão do poder público para operar em favor do usuário, mas que devido à crise econômica, que reduz cada vez mais os postos de trabalho na sociedade, leva o cidadão a ver nessa clandestinidade de prestação de serviço a possibilidade de se reproduzir enquanto espécie e, posteriori, o sonho de conseguir formar uma cooperativa e obter licença para

¹³ ANTP. Política Nacional de Trânsito – PNT. (p. 6-7). Disponível em: <http://www.ante.org.br/telas/trânsito/captrans.htm> Acesso em 06 de jan. 2004.

prestar os serviços de forma legal. Diante dessa relação, estabelece-se um conflito pelo uso do espaço num território demarcado pelos interesses dos grandes empresários das concessionárias de ônibus, dos operadores do transporte clandestino, do poder público e da sociedade.

Por outro lado, tem-se uma população, que insatisfeita com a má qualidade dos serviços prestados pelo transporte público legal, permite a produção e reprodução dos serviços clandestinos de transporte de passageiros, fato que acentua cada vez mais a crise do sistema de transporte público de passageiros, o qual se apresenta cada vez mais incapaz, não só para combater a clandestinidade, mas também para enfrentar sua própria convulsão.

A má qualidade nos serviços prestados pelas empresas concessionárias acarreta o aprofundamento da crise no setor, uma vez que as pessoas que utilizam esse tipo de veículo almejam comprar seu carro particular, não só pelo status de ter o carro próprio, mas, também, para fugir dos transtornos cada vez latentes nos transportes de massa. Segundo um entrevistado¹⁴ as condições de acomodação do passageiro durante a viagem é “péssima, às vezes os bancos estão soltos”. Como pensador do transporte público em convulsão, Strambi (2004) também reforça essa tese, pois ele entende que a falta de qualidade dos serviços prestados no transporte público tem levado o cidadão, usuário dessa modalidade de serviço a uma corrida pela compra do carro próprio como válvula de escape para fugir da utilização do ônibus urbano, principalmente nos horários de “pico”. Ele associa essa crise do transporte à distribuição desigual dos custos e benefícios econômicos para o transporte urbano, no seu entendimento o problema é distributivo. Falta, portanto, equidade nessa relação. Também trilhando o itinerário dessa discussão, Aragão *et al.* (2004) nos últimos anos, tem desenvolvido profundos estudos sobre transporte urbano e entende que a crise pela qual o setor atravessa, está relacionada com a rápida motorização, o alastramento do transporte informal e às mudanças na geografia das cidades. A dinâmica do espaço urbano que a todo instante se metamorfa, obedecendo a uma lógica de sobrevivência imposta pelo modelo de produção e reprodução do capital – localidades que antes tinha uma funcionalidade residencial, por exemplo, transformou-se em comercial, transformando-se, muitas vezes, em sub-centros especializados. Outras o inverso. Visualiza-se também, a partir dos constantes congestionamentos, os quais provocam a abertura de ruas e avenidas, almejando facilitar o deslocamento de mercadorias, ideias, veículos e informações.

¹⁴ Entrevista concedida em junho de 2010 por um usuário do sistema de transporte coletivo de Aracaju e região metropolitana.

Essa problemática sociocultural e caótica do transporte público coletivo de passageiros está em evidência também em Aracaju e em sua região metropolitana, que não foge à regra dos demais centros urbanos brasileiros. A falência dessa modalidade de transporte é no momento um dos maiores problemas, que o poder público e a sociedade enfrentam. Empresas sucateadas, outras falidas, a exemplo da Fátima, da Trans Fátima e Nossa Senhora das Graças¹⁵, e mais recentemente as empresas do grupo Bomfim (São Pedro, São Cristóvão, Viação Cidade de Aracaju – V.C.A., e Cidade Histórica). Contudo, as que permanecem, exercem um poder imensurável sobre o setor. O Estado parece não ter força diante da logística do sistema de transporte.

As concessionárias atuam de forma clandestina no sistema, uma vez que os serviços prestados à sociedade obrigatoriamente devem passar pelo processo de licitação pública, o que não ocorre nesse sistema de transporte coletivo metropolitano de Aracaju. O Poder Público não executa a licitação, mantém a operacionalização clandestina do sistema que só interessa aos empresários do setor, penalizando assim a sociedade com um serviço sem qualidade. Ademais, esses empresários monopolizam o sistema, pois não entram novos concorrentes para dinamizar os serviços.

Diante de toda problemática já elencada, percebe-se que o Estado não consegue gerir o sistema a contento da sociedade ou não tem interesse. Resta saber a quem interessa essa situação. Só aos grandes empresários que forçam a participação do Poder Público, no sentido de garantir incentivos fiscais às suas empresas e bloquear a inserção de novas concessionárias? Isso justificaria a permanência das atuais e o trabalho do Estado no sentido de minimizar o impacto da crise com políticas de isenção de alguns impostos e incentivos fiscais para outros? Recursos que cobrados refletiriam na melhoria das condições financeiras dos cofres públicos para serem revertidos em melhorias para a população.

O serviço de transporte público coletivo no Brasil é de competência municipal, de acordo com a Constituição¹⁶ Brasileira de 1988, que define a competência do município na organização e prestação dos serviços do transporte coletivo de passageiros. No Brasil, esse serviço tem como predominância o modal ônibus urbano que segundo Gomide (2006) é responsável por mais de 90% da demanda total do transporte coletivo. Esse serviço tem se dado por meio da delegação à iniciativa privada, sob planejamento e gestão de órgãos municipais criados especificamente para esse fim (Op. Cit. 2006).

¹⁵ Durante a pesquisa não conseguimos informações documentais na SMTT – Aracaju que datem a falência dessas empresas. De quando deixaram de atuar de fato no sistema, embora tenha ocorrido no ano de 2003.

¹⁶ Art.30. Compete aos Municípios. Inciso V – organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluindo o de transporte coletivo que tem caráter essencial.

Contudo, observa-se que nos municípios brasileiros, a maioria das empresas operadoras do transporte coletivo não passou pelo processo legal da licitação pública, ou seja, da concorrência pública como determina a legislação¹⁷ (Op. Cit. 2006). A legislação de concessão dos serviços públicos estabelece critérios que deverão ser preenchidos por essas concessionárias para que participem do processo e, assim, garantam um serviço de qualidade sob os critérios da lei¹⁸. A falta de licitação implica, na qualidade da prestação dos serviços, impactando nos preços da operação, que recai sobre os usuários com tarifação alta; implica também nas garantias da qualidade dos serviços prestados, pois não foi possível avaliar publicamente através de concorrência pública quais empresas contemplavam as normas legais impostas pela lei. Em Aracaju, as empresas de ônibus operadoras do transporte público coletivo, integrantes do SIT/SIM também não enfrentaram concorrência pública e atuam através de Ordem de Serviço¹⁹, ou seja, a autorização para a exploração dos serviços ocorre mediante uma ordem de serviço emitida pelo gestor público, contrariando os artigos 30 e 37 da Carta Magna de 1988, assim como a Lei Federal nº 8.666 de 21 de junho de 1993 (lei de licitações), portanto, a prestação dos serviços de transporte coletivo em Aracaju (SIT/SIM) não só é inconstitucional, como também é ilegal e clandestino, visto que está à margem das leis que garantem sua legalidade.

Os problemas do transporte público coletivo nas cidades brasileiras vão além dos problemas estruturais do ponto de vista da própria rede urbana, mas perpassam principalmente pelo viés político, econômico e social, trata-se de um problema conjuntural, no qual todos os entes envolvidos, direto ou indiretamente, precisam se somar com a finalidade de resolver essa crise no transporte público. O espaço urbano precisa ser planejado e não se metamorfoisar de forma desordenada, o que acarretará em um curto espaço de tempo em problemas urbanos, principalmente na questão da mobilidade. Por isso, Carvalho e Costa (2012) entendem que “o processo de planejamento dos transportes é parte integrante do planejamento urbano, tendo de ser algo contínuo e constantemente aperfeiçoado para atender às necessidades de curto e longo prazo” (p.83). O espaço público por natureza é conflitante, destarte a discussão dos

¹⁷ Constituição Brasileira (1988). Art. 37. Inciso XXI – ressalvados os casos especificados na legislação, as obras, os serviços, compras e alienações serão contratados mediante processo de licitação pública que assegure igualdade de condição a todos os concorrentes, com cláusulas que estabeleçam obrigações de pagamento, mantidas as condições efetivas da proposta, nos termos da lei, o qual somente permitirá as exigências de qualificação técnica econômica indispensáveis às garantias do cumprimento das obrigações.

¹⁸ Lei federal de nº 8.666 de 21 de junho de 1993. **Regulamenta o art. 37, inciso XXI, da Constituição Federal, institui normas para licitações e contratos da Administração Pública e dá outras providências.**

¹⁹ Informações prestadas por Nilton Pereira de Jesus, chefe da Diretoria de Transportes Públicos e Coordenadoria de Programação e Operação de Ônibus (DTP/COPOB) em entrevista concedida para este trabalho em 09/11/2016.

problemas do transporte não deve ficar restrito apenas às questões técnicas, mas também política, levando em conta os mais diversos conflitos de interesses na exploração do uso do espaço.

É consenso afirmar que a atuação do transporte público dentro de uma rede urbana metropolitana, modifica radicalmente o espaço e incentiva a descentralização de atividades econômicas e de moradias, tendo em vista que o processo de desenvolvimento de uma rede urbana depende da dinâmica de funcionamento do sistema econômico-social em nível espacial, ou seja, é através da localização e integração dessas atividades econômicas e sociais que ocorrem sobre o espaço, que se dá o funcionamento desse sistema (Op. Cit. 2012). E o transporte de massa, em especial o coletivo, variável, atuante nesse sistema e em um espaço que se altera constantemente, não só promove a mobilidade urbana, mas também impõe cicatrizes na paisagem urbana registradas pelo tempo.

Em Aracaju essas marcas impressas não estão visíveis apenas nas paisagens fixas como prédios (terminais rodoviários), pontos de ônibus, ruas e avenidas, mas também na distribuição espacial da frota de ônibus do sistema urbano de transporte coletivo. Existe uma segregação na distribuição do ônibus. Luana Ludovice²⁰ afirma que o estado do veículo é critério para a sua distribuição na linha, onde os ônibus velhos e com menos assentos são colocados em vias com pouca infraestrutura, vias com características rurais, enquanto os mais conservados nas áreas urbanas.

A imprensa cada vez mais tem chamado à atenção da sociedade e dos órgãos responsáveis pela gestão do sistema de transporte para os problemas do transporte coletivo de Aracaju e de sua região metropolitana, não só em relação à questão da violência nos ônibus²¹ (o grande número de assaltados e até assassinatos dentro dos ônibus), mas também em relação à falta de estrutura dos terminais de ônibus na prestação dos serviços ao usuário que paga uma das tarifas das mais caras do país. Em Aracaju os terminais são administrados pelas empresas de ônibus, as quais ficam responsáveis não só pela arrecadação da tarifa dos seus usuários, mas também por cuidar da estrutura deste. Assim, cada empresa administra no mínimo um terminal. No entanto, são terminais construídos pelo poder público e entregue às empresas concessionárias operantes no sistema urbano de transporte, mas a falta de conservação e zelo

²⁰ Trajetos de muitos problemas. In: Jornal Contexto. **Desorganização do sistema prejudica usuários:** transporte público apresenta muitas deficiências. Transporte. Ano 2 – nº 7. São Cristóvão/SE, 19 de janeiro de 2005, p. 3.

²¹ Aracaju teve mais de 300 assaltos a ônibus só em 2015. Andar de transporte público em Aracaju fica cada vez mais perigoso. Já foram registrados 317 assaltos a ônibus na capital e na grande Aracaju. Uma média de 3,3 assaltos por dia. Dados do Sindicato dos Trabalhadores do Transporte Rodoviário. Disponível em: <http://senoticias.com.br/se/aracaju-tem-mais-de-300-assaltos-a-onibus-so-em-2015/> Acesso em 21/11/16.

pelo patrimônio público tem levado a um estado de depredação desses imóveis: sem estruturas mínimas de funcionamento, falta higiene, assentos muitas vezes quebrados e/ou sujos, além da estrutura do próprio terminal comprometida pela ferrugem. A falta de banheiros nos terminais, a exemplo do terminal do mercado cujo, banheiro está interditado, é sim problema extremo, pois leva funcionários e usuários a fazerem suas necessidades em espaços indevidos. Ademais, percebem-se problemas como calçadas quebradas, telhado com brechas, fiação exposta, falta de placas com a sinalização dos ônibus e insegurança²². A figura 8 traz imagens da má conservação do patrimônio público ao qual o usuário do transporte coletivo está exposto diuturnamente. O terminal de ônibus com buracos nas canaletas pondo em risco a integridade física das pessoas que passam por esse local.

Figura 8 - Buracos nas canaletas chama atenção durante a fiscalização



Fonte: <http://www.infonet.com.br/noticias/cidade//ler.asp?id=172117> Acesso em 24/11/16

Nota: Figura trabalhada pelo autor.

Agregado a toda essa problemática aparecem os pontos de paradas sem condições alguma de uso (figura 9). São pontos sem assentos, outros sem coberturas, outros com suas condições estruturais comprometidos pela ferrugem, etc.

²² Aracajuanos reclamam da falta de banheiro nos terminais rodoviários. No Terminal do Mercado, o banheiro está interditado há pelo menos um ano e meio. Funcionários fazem as necessidades atrás dos ônibus ou no mangue. Disponível em: <http://g1.globo.com/se/sergipe/noticia/2013/03/aracajuanos-reclamam-da-falta-de-banheiro-nos-terminais-rodoviaros.html> Acesso em 24/11/16.

Figura 9 - Pontos da Rua da Frente com assentos quebrados e ferrugem



Fonte: <https://fotografiaufs.wordpress.com/2013/03/25/pontos-de-onibus-em-pessimas-condicoes-e-uma-realidade-em-aracaju/comment-page-1/> Acesso em 24/11/16

Nota: Figura trabalhada pelo autor.

Assim como os elementos que compõem os nós dessa rede, o ônibus que constitui o elemento essencial dessa conjuntura, uma vez que garante a mobilidade e o fluxo dessa rede, apresenta-se superlotado em horários de pico com usuários em pé, com desconforto não só em relação ao trajeto, no vai e vem do balanço do ônibus, mas dos abusos de assédios sexuais que ocorrem ali dentro. Ademais, muitas vezes são ônibus sem condições de uso. A figura 10 mostra a superlotação no ônibus pondo em risco a integridade física do usuário e expondo esse aos riscos de morte, uma vez que o carro está circulando com as portas abertas sem poder fechá-las por conta da superlotação. Essas imagens se tornaram frequentes no dia a dia do usuário do sistema de transporte coletivo urbano de Aracaju e região metropolitana. Muitas vezes o motorista também não consegue fechar as portas porque estas estão quebradas e, mesmo assim os carros continuam circulando. Por isso, um entrevistado²³ fala que seu maior transtorno que passa no ônibus é com o carro “lotado, maior aperto, geralmente as pessoas vão nos degraus, imprensado pela porta, é horrível”. Essa foi uma realidade persistente até a prefeitura interditar ônibus de frotas antigas das empresas que agregavam concessão²⁴.

²³ Entrevista concedida em junho de 2010 por um usuário do sistema de transporte coletivo de Aracaju e região metropolitana.

²⁴ **SMTT retira 50 ônibus precários de circulação em Aracaju:** Empresa de ônibus foi punida porque parte da frota está com problemas. Outros 50 ônibus de duas empresas vão substituir demanda de seis linhas. A Superintendência Municipal de Transporte e Trânsito (SMTT) retirou de circulação 50 ônibus das empresas São Cristóvão Transporte Ltda e Viação Cidade de Aracaju (VCA). Os veículos estavam em péssimas condições de uso e mesmo assim eram utilizados no transporte público da capital sergipana e área metropolitana.

Figura 10 - Ônibus superlotado no terminal do Marcos Freire II



Fonte: <http://www.infonet.com.br/noticias/cidade//ler.asp?id=146946> Acesso em 24/11/16

Nota: Figura trabalhada pelo autor.

Igor David e Mayana Macedo²⁵ classificam o transporte público coletivo de passageiros de Aracaju como um dos piores do Brasil. Segundo eles são “ônibus velhos, ausência de pontos e atrasos constantes irritam usuários do sistema público de transporte. A melhoria do mesmo é uma necessidade urgente da população, que pede uma solução para o caso”. Agrega-se a essa problemática o problema da superlotação dos ônibus. Ver figura 11.

Para suprir a demanda, veículos das empresas Tropical, Progresso e Modelo Halley substituem os que foram retirados de circulação. “Nós tínhamos diversas reclamações da qualidade desses veículos que não tinham a condição mínima para o transporte de pessoas. São ônibus quebrados, com pneus carecas, bancos danificados, entre outros problemas. Retiramos esses anos, pedido então para que eles reformem e deixem como frota reserva para em caso de necessidade esses usem como frota reserva”, explica Nelson Felipe da Silva Filho, superintendente da SMTT Aracaju. Disponível em: <http://g1.globo.com/se/sergipe/noticia/2013/03/smtt-retira-50-onibus-precarios-de-circulacao-em-aracaju.html> Acesso em 24/11/16.

²⁵ Igor David Sá e Mayana Macedo. Transporte Público Coletivo de Aracaju está entre os piores do país. Publicado em 20/06/2009. Disponível em: <https://empautaufs.wordpress.com/2009/06/20/transporte-publico-coletivo-de-aracaju-esta-entre-os-piores-do-pais/> Acesso em 17/09/16.

Figura 11 - Dia a dia de usuários do transporte coletivo de Aracaju



Fonte: Disponível em: <https://empautaufs.wordpress.com/2009/06/20/transporte-publico-coletivo-de-aracaju-esta-entre-os-piores-do-pais/> Acesso em 17/09/16. Por Igor David Sá e Mayana Macedo.

Nota: Figura trabalhada pelo autor.

A crise do transporte público coletivo de passageiros não é um caso pontual de Aracaju, nem tampouco de algumas cidades brasileiras, mas esse sistema passa por uma crise ainda não vista na história do transporte coletivo urbano de passageiros. A exemplo, além de Aracaju e de sua região metropolitana, quatro capitais entre as regiões nordeste e norte do país e a cidade de Feira de Santana, na Bahia serão colocadas em tela neste parágrafo com o objetivo de expor e, por conseguinte comparar com a crise vivida em Aracaju. Em João Pessoa²⁶ a imprensa denuncia as péssimas condições do transporte público coletivo, como ônibus²⁷ circulando com a lateral interna perfurada. Não obstante a esta realidade, a figura 12 manifesta as condições estruturais do transporte coletivo de Aracaju na prestação dos serviços aos usuários. Diante dessa realidade, na entrevista²⁸ foi perguntado ao usuário do transporte coletivo o que ele mudaria no sistema de transporte coletivo caso ele pudesse e sua resposta foi: “a mudança seria quantitativa e qualitativa, pois além de serem insuficientes para a população, os ônibus são mal conservados”.

²⁶ **PB: Ônibus circula na cidade de João Pessoa em péssimas condições.** Um internauta enviou fotos das más condições de um ônibus da empresa Marcos da Silva, que circula na cidade de João Pessoa fazendo a linha do bairro Cabo Branco publicado em 21 de fevereiro de 2012. Disponível em: <http://www.fortalbus.com/2012/02/pb-onibus-circula-na-cidade-de-joao.html> Acesso em 24/11/16.

²⁷ Carro de ramal 032.

²⁸ Entrevista concedida em junho de 2010 por um usuário do sistema de transporte coletivo de Aracaju e região metropolitana.

Figura 12 - Imagem interna do carro 5517 com um buraco na lateral



Nota: Figura do arquivo do autor (2005).

Em Recife²⁹ não é diferente, a imprensa também denuncia ônibus circulando com cadeira quebrada e várias outras em péssimas condições de uso colocando os usuários desse modal de transporte em risco constante quanto a sua integridade física, uma vez que a moral já foi completamente afetada pelas condições de uso do transporte aos quais esses estão expostos indiscriminadamente. Em Rio Branco³⁰, região norte do país, a situação é semelhante às demais capitais e/ou grandes centros urbanos. Ônibus circulam sem cadeiras especiais e faltando plataforma para deficientes. Não é diferente em São Luiz³¹, onde ônibus circulam com cadeiras quebradas e soltas. Em Feira de Santana³², Bahia, ônibus trafegam com

²⁹ Circulando com uma cadeira quebrada. Dia 10.09.2015, o ônibus de número 825, da linha número 324 - Jardim São Paulo-Piracicaba, via San Martins, da Empresa Rodoviária Metropolitana, estava circulando com uma de suas cadeiras quebradas e várias outras caindo aos pedaços de tão velhas. Os passageiros que já pagam uma das passagens mais caro do mundo, ficaram indignados com tão situação. Disponível em: <http://blogdofirminojunior.blogspot.com.br/2015/09/circulando-com-uma-cadeira-quebrada.html> Acesso em 24/11/16.

³⁰ **Ônibus trafega sem cadeira especial e plataforma para deficientes.** Veículos fazem a linha Recanto dos Buritis, em Rio Branco. 'Teto está caindo', reclama presidente do bairro, Francisco Coelho. Publicado em 25/08/2015. Disponível em: <http://g1.globo.com/ac/acre/noticia/2015/08/onibus-trafegam-sem-cadeira-especial-e-plataforma-para-deficientes.html> Acesso em 24/11/16.

³¹ **Internauta registra cadeira quebrada em coletivo.** Um internauta registrou, na tarde desta quinta-feira (8), a imagem de uma cadeira quebrada dentro de um coletivo que faz linha do bairro São Francisco, da Empresa São Benedito, na capital maranhense. Esse não é o primeiro flagrante de descaso registrado na capital maranhense. Publicado em 08/01/2015. Disponível em: <http://imirante.com/sao-luis/noticias/2015/01/08/internauta-registra-cadeira-quebrada-em-coletivo.shtml> Acesso em 24/11/16.

³² **Ônibus com cadeiras soltas expõem passageiros a riscos.** Usuários dos ônibus que circulam para o bairro João Paulo denunciam o estado de conservação do veículo que tem cadeiras soltas e quebradas na parte interna, expondo os passageiros ao risco de machucados por conta dos ferros. Situação semelhante no ônibus que circula para o bairro Pedra Ferrada. O veículo apresenta o assoalho deteriorado e sujo. Internautas denunciaram que na manhã desta sexta-feira (13) esperaram desde 5h pelo ônibus da linha do Feira VII que, em uma hora, ainda não havia chegado. Publicado em 13/03/2015. Disponível em: <http://www.acordacidade.com.br/noticias/139309/onibus-com-cadeiras-soltas-expoem-passageiros-a-riscos.html> Acesso em 24/11/16.

cadeiras soltas. Observa-se assim, que a crise não é local, muito menos regional, mas nacional. Os problemas estruturais que as empresas e o sistema enfrentam são semelhantes, independentemente da região ou cidade.

No anexo deste trabalho estão expostas imagens que melhor caracterizam as informações relacionadas às cidades em tela; que melhor expõem a crise estrutural do sistema, embora essa não seja apenas de estrutura, mas econômica, sobretudo, ou seja, trata-se de uma crise conjuntural.

A pesquisa de amostragem realizada com os usuários do sistema de transporte público coletivo de Aracaju e região metropolitana, no universo de cem questionários aplicados, demonstrou o grau de insatisfação do usuário com o transporte coletivo da região. O desconforto no transporte público é visível com carros superlotados com pessoas em pé. Assim, das pessoas questionadas quanto aos transtornos que esse tipo de transporte lhes causava, 67,56% responderam que o maior transtorno é a superlotação no ônibus. É evidente que esse não é o único problema enfrentado pelo usuário do transporte coletivo, mas entre tantos outros problemas, esse foi o que mais se destacou na pesquisa. Outro ponto abordado foi a questão das condições de uso do transporte na execução da prestação dos serviços públicos oferecido à sociedade, o que levou a um universo de 10,81% dos usuários do transporte responder que as concessionárias prestam um serviço de péssima qualidade, uma vez que os ônibus não oferecem condição de uso. Além de todos esses transtornos a população se encontra diante de um sistema que apresenta altas tarifas, atraso no cumprimento do horário dos ônibus e falta de humanização no transporte³³. Falta também preparo dos profissionais dessas empresas para lidar com os passageiros, de acordo com 8,10% dos pesquisados.

O cumprimento dos horários foi outro ponto que muito incomodou os passageiros, principalmente o tempo de espera no ponto de ônibus. Embora tenha a fiscalização da SMTT, isso não garante o cumprimento dos horários dos itinerários. Essa demora não se restringe apenas aos pontos de paradas nas ruas, mas também para os usuários que estão dentro dos terminais de ônibus aguardando o veículo para chegar ao destino desejado, sendo reclamado por 13,52% das pessoas que dependem dessa modalidade de transporte coletivo. Reclamaram uma média de 10 a 15 minutos de espera. Ainda em relação ao tempo de espera, 21,62%

³³ Luana Luduvise. Trajeto de muitos problemas. In: Jornal Contexto. **Desorganização do sistema prejudica usuários**: transporte público apresenta muitas deficiências. Transporte. Ano 2 – nº 7. São Cristóvão – SE, 19 de janeiro de 2005, p.3.

disseram que esperam entre 30 a 40min. Enquanto que 28,37% classificaram essa situação como sendo constrangedora para quem depende do transporte coletivo. No entendimento da maioria dos pesquisados, 94,60% o número de veículos é insuficiente para atender a demanda de passageiros que usam o transporte coletivo. Ao serem perguntados sobre o que eles mudariam no transporte coletivo, 44,60% do pesquisados respondem que aumentariam a frota de ônibus, pois a população sofre, além dos outros problemas já elencados, com a falta de ônibus e, com o longo tempo de espera nas ruas, avenidas e terminais para chegarem ao seu local de destino. Para, 27,02% o problema está na má qualidade da prestação dos serviços à comunidade com carros em precário estado de conservação, má atendimento na relação de consumo. De acordo com os usuários pesquisados, 4,05% deles disseram que além dos proprietários dos meios de serviços oferecerem ônibus velhos, contratam profissionais que não se relacionam com harmonia com os usuários. Portanto, a relação, passageiros versus trabalhadores rodoviários e empresários do transporte coletivo se dá de forma conflitante em relação aos interesses envolvidos. Ver imagem abaixo das péssimas condições que um dos ônibus do sistema se encontra (figura 13).

Figura 13 - Ônibus com precário estado de conservação, degraus enferrujados e empenado



Fonte: <http://www.fortalbus.com/2012/10/se-usuaria-denuncia-condicoes-de.html> Acesso em 24/11/16.

Nota: Figura trabalhada pelo autor.

Diante disso, 59,46% dos passageiros entrevistados não estão satisfeitos com as condições estruturais dos veículos operantes nesse sistema. As condições de acomodação do transporte durante as viagens também não são as melhores, reprovada por 79,73% dos pesquisados. O ônibus urbano fabricado para o transporte coletivo de passageiros é pensado e construído com uma estrutura que valoriza a viagem em pé (ver figura 14), onde a preocupação do empresariado é transportar o maior número possível de pessoas,

desobedecendo, inclusive, a orientação do fabricante quanto ao número de passageiros que devem ir em pé nesse veículo.

Figura 14 - Ônibus Padron com estrutura que valoriza o transporte de passageiro em pé



Fonte: SETURB/SMTU, 1985.

Nota: Figura trabalhada pelo autor.

Observa-se uma reprovação em todos os itens abordados na pesquisa, uns por maioria quase que absoluta outros com menor expressão, porém com reprovação expressa pela comunidade usuária do transporte coletivo. São problemas antigos apontados pela imprensa e referendados pelo povo através da pesquisa.

Atualmente as empresas começaram a substituir alguns veículos da frota por carros novos e outros por seminovos, entretanto nem todos os ônibus que aparentam ser novos o são, a exemplo de ônibus das empresas do Grupo Progresso como já foi abordado com veículos seminovos adquirido de outra empresa concessionária do transporte coletivo falida no Sul do país (hoje esses ônibus atuam no sistema integrado de Aracaju com a empresa Auto Viação Paraíso, pertencente ao grupo empresarial mencionado), além de seus ônibus usados que operavam no estado de Alagoas (através da empresa Tropical que atua também em Aracaju) e que após perder a licença para continuar atuando no sistema de Maceió vem para Aracaju e são pintados operando como se fossem novos, na tentativa de enganar o usuário do sistema.

A crise do sistema capitalista que remete à década de 1970 e rebate o desemprego, acarreta na década de 1990, sobretudo, na criação de novos tipos de transportes, principalmente o clandestino. O transporte clandestino de passageiros é, portanto, reflexo da crise estrutural do desemprego, porém ele também é uma das causas da crise dos transportes de passageiros de massa. Além do transporte clandestino surgem outras modalidades que não

apareciam no cenário nacional até o momento da crise. A partir da segunda metade dos anos 90 do século XX, surgem as cooperativas do transporte coletivo (as vans). São transportes clandestinos que se organizam sob a forma de cooperativas para ganhar notoriedade e, sobretudo, força política e, assim, ser regulamentado pelo poder público e passar a operar no sistema de transporte público coletivo de passageiros de forma legalizada.

A chegada do transporte clandestino e de outras modalidades aparece como rebatimento da crise do desemprego estrutural e causa a crise dos transportes. Outro elemento da crise estrutural do capital é a financeirização da economia que traz como rebatimento uma política de valorização do capital financeiro que encontra respostas no setor de transportes. Os governos tomam como estratégias para melhorar os efeitos da crise do desemprego, alavancar o setor de transportes, financiando a indústria automobilística para manter o emprego no setor de produção de carro, assim como nas indústrias de base, nas indústrias de serviços dessas indústrias automobilísticas e financia a compra do transporte particular que vai impactar no problema do transporte urbano, implicando assim, na dificuldade de mobilidade urbana e precarização do transporte público. Portanto, essa é uma estratégia para manter o emprego com essa crise estrutural do desemprego que é reflexo da crise estrutural do capital e ao mesmo tempo garantir a lucratividade do mercado financeiro.

CAPÍTULO 2

IMPLANTAÇÃO DO SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO DE ARACAJU E REGIÃO METROPOLITANA E SUAS CONTRADIÇÕES

2.1 O CRESCIMENTO DO ESPAÇO URBANO DA GRANDE ARACAJU E A SEGURIDADE DO TRANSPORTE PÚBLICO

No final da década de 1960, Sergipe tinha uma economia alicerçada no setor primário com culturas de subsistência de baixo nível tecnológico e outras voltadas a atender ao mercado interno urbano e ao mercado de exportação, apresentando, portanto, certo incremento tecnológico no campo, a exemplo da citricultura (IBGE, 1981). A partir desta década com a política nacional de descentralização da indústria nacional Sergipe começou a imprimir uma nova roupagem na configuração do seu espaço urbano. Assim, no final da década de 1960 começava a exploração dos recursos minerais do território sergipano. Minerais importantíssimos não só, no desenvolvimento da cadeia econômica e social do estado, mas também do país. A partir daí foram instaladas as infraestruturas para a exploração desses minerais, a exemplo da Petrobrás, as unidades de produção de amônia e ureia, fertilizantes utilizados na indústria agrícola brasileira e mundial (IBGE, 1981). Embora Sergipe tivesse grande notoriedade econômica no setor primário, o terciário era quem mais se destacava na economia, sobrepondo inclusive a indústria, assim, observamos que:

A participação relativa crescente do setor urbano na economia estadual é devida, principalmente, ao setor de Serviços, que participa com mais da metade do Produto, enquanto o setor Industrial, considerado o setor dinamizador da economia, não chega a 10% na formação do Produto. A liderança do setor Serviços decorre, principalmente, das demandas resultantes da prospecção e exploração dos recursos minerais (em particular o petróleo) na década de 70 (Op. Cit., p XII).

Portanto, é a partir desse incremento econômico porque passa o estado de Sergipe nas últimas décadas de referências, que possibilita de forma célere, uma nova configuração territorial e espacial não só de Sergipe, mas principalmente de sua maior e mais importante cidade, a capital do estado, que com isso, passa a receber pessoas de toda parte do país para trabalhar nesses novos postos de trabalho. Com isso, a cidade precisa se adequar a uma nova

realidade que lhe fora imposta pelo sistema econômico de produção/consumo. A cidade precisa não só receber essas pessoas, mas também oferecer serviços, produzir e consumir espaços, criando uma infraestrutura capaz de atender à demanda espaço temporal.

Diante desse fenômeno, ainda na década de 1980, o governo do estado de Sergipe encomendou um estudo sobre o Aglomerado Urbano de Aracaju, compreendido pelos municípios de Aracaju, Barra dos Coqueiros, Laranjeiras, Maruim, Nossa senhora do Socorro, Santo Amaro das Brotas e São Cristóvão, perfazendo, portanto, uma área de 1.364 Km² com uma população de 371.820 habitantes, o que representava 32,5% da população estadual, em apenas 6,2% da área do estado. Contudo, Aracaju concentrava maior parte dessa população, 78,9%, consequentemente, maior densidade demográfica, 1.666 hab/km² (LERNER, 1983). De acordo com o autor ocorre um acentuado fenômeno migratório. Os estudos identificam uma população residente composta por 42,7% de migrantes, sendo que destes, 51,4% residem no aglomerado urbano há mais de 10 anos (Op. Cit., 1983). Esse incremento populacional por municípios do Aglomerado Urbano de Aracaju identificado nas três últimas décadas, é melhor observado na tabela 2, como resultado do desenvolvimento econômico do estado.

Tabela 2 - Distribuição populacional do aglomerado de Aracaju

Município	Superfície		População						Densidade hab/km ²		
	(km ²)	%	1960	%	1970	%	1980	%	1960	1970	1980
Aracaju	176	12,9	115.713	66,2	183.670	75,2	293.285	78,9	657	1.043	1.666
Barra dos Coqueiros	86	6,3	4.577	2,6	5.568	2,3	7.966	2,1	53	65	83
Laranjeiras	161	11,8	12.330	7	10.627	4,3	13.280	3,6	76	66	32
Maruim	88	6,4	8.178	4,7	9.223	3,8	11.398	3,1	93	105	129
Nossa Senhora do Socorro	156	11,5	7.800	4,5	9.346	3,8	13.733	3,7	50	60	88
Santo Amaro das Brotas	227	16,6	6.011	3,4	5.415	2,2	7.961	2,1	16	24	35
São Cristóvão	470	34,5	20.332	11,6	20.409	8,4	24.197	6,5	43	43	51
TOTAL	1.364	100	174.941	100	244.268	100	371.820	100	128	164	273

Fonte: (LERNER, 1983). Dados do IBGE (Censos de 1960, 1970 e 1980)

Nota: Dados trabalhados pelo autor.

O estudo perpassava não só pelos aspectos econômicos e sociais, mas também pelos aspectos físicos dos municípios envolvidos. Assim, trabalhou a questão locacional do aglomerado, ou seja, as dimensões territoriais, as características gerais, os aspectos demográficos, emprego e renda, aspectos econômicos e o processo de ocupação urbana. O estudo, além de identificar as dificuldades que limitam ou atrofiam o desenvolvimento para a região, apresentam uma proposta de estrutura urbana com planejamento para cada município

do aglomerado. É evidente que a análise que prende o pesquisador neste trabalho compreende apenas os quatro municípios formadores da região metropolitana de Aracaju, isto é, Aracaju, Barra dos Coqueiros, Nossa Senhora do Socorro e São Cristóvão. Ademais, o estudo tinha como objetivo principal analisar o sistema viário existente e propor um sistema que atendesse às necessidades vigentes para o momento superando sobretudo, as limitações do atual. Assim, analisou-se o sistema de transporte coletivo da região, e se propôs um sistema integrado de transporte coletivo urbano e, posteriori, sua implantação definitiva.

Aracaju, a cidade mais importante do estado, por ser a capital do mesmo, também era o maior polo de atração do Aglomerado, a mais importante da hierarquia urbana do estado como ainda é. Nessa época, anos 80 do século XX, Aracaju já extrapolava seus limites municipais iniciando assim, um processo de conurbação com os municípios de São Cristóvão, Nossa Senhora do Socorro e Barra dos Coqueiros. Crescia principalmente em direção da praia, região sul e para oeste rumo à BR 101. Já na direção norte enfrentava maiores dificuldades de expansão por conta da topografia acidentada e dos limites com o rio do Sal, mas com a construção da ponte sobre o rio do Sal rumo ao município de Nossa Senhora do Socorro, a construção de um complexo habitacional no mesmo município e de um complexo industrial aí também implantado guiou a marcha populacional nesta direção (Op. Cit., 1983).

O autor, mostra que a escala urbana ocorrerá ao longo de eixos definidos pelas antigas estradas, que tiveram sua utilização reduzida após a implantação das rodovias e, assim mantiveram suas escalas. Aracaju mantém ligação, inicial, com São Cristóvão a partir da rodovia João Bebe Água, esta que foi grande responsável pelo processo de crescimento e de conurbação entre os dois municípios. Quanto à ligação com a Barra dos Coqueiros, esta se dava diretamente pela via fluvial, através de embarcações de passageiros que se deslocavam para trabalhar na capital e/ou vender no mercado, separados fisicamente pelo rio Sergipe (feita a ligação direta somente em 24 de setembro de 2006, com a inauguração da ponte Construtor João Alves, que liga fisicamente os municípios de Aracaju e Barra dos Coqueiros). Por via terrestre só era possível pelos municípios do Aglomerado, Nossa Senhora do Socorro e Laranjeiras (fazendo uso das BR's 235 e 101) e, em seguida por Maruim e Santo Amaro das Brotas.

Seguindo o itinerário do crescimento populacional da região metropolitana de Aracaju, observa-se que essa área que começa a ganhar uma grande pressão populacional, precisa de uma estrutura urbana que oriente seu crescimento populacional de modo que integre sistema viário, uso do solo, transporte coletivo e recreação.

A população das cidades da região metropolitana era atendida pelo sistema de transporte coletivo, cujo modal era o ônibus, principal meio de transporte regional, exceção apenas entre Aracaju e Barra dos Coqueiros feito através do transporte hidroviário.

Na consolidação da estrutura regional, o transporte coletivo desempenhou um relevante papel, com o adensamento em termos de habitação e de seus serviços, os quais se deram ao longo dos eixos de crescimento que foram também os itinerários preferenciais do transporte coletivo, atuando inicialmente como indutor do processo de ocupação e, posteriormente, consolidado com a demanda cativa decorrente da concentração linear da população, estimulada pelo uso do solo (Op. Cit., 1983).

Com o advento do modo capitalista de produção e o modelo de consumo inserido na sociedade moderna proporciona uma revolução não só no do ponto de vista do modo de produzir mercadorias, mas também do modo de produzir e consumir espaços, de consumir e produzir culturas. A inserção do modelo fabril de produzir estabeleceu uma dinamicidade na organização social e espacial das cidades, promovendo a reprodução do espaço geográfico, criando espaços acessíveis e inacessíveis aos mais diversos estratos sociais de uma comunidade. A modernização dos meios de produção se torna um grande fator que promove o crescimento do espaço urbano das grandes e médias cidades.

A modernização do campo, no Brasil, foi um grande indutor dos inchaços urbanos, de expulsão do homem do campo que por não se inserir nessa nova realidade campesina, migra para os médios e grandes centros urbanos em busca de sobreviver e, também, por falta de qualificação, ficando às margens da sociedade, criando assim, os grandes bolsões de pobreza nas periferias urbanas. No estado de Sergipe não foi diferente e para melhor compreender essa relação, França (1999) mostra que o rápido crescimento urbano da cidade de Aracaju se dá decorrente de um processo de esvaziamento do campo sergipano, entre os anos de 1980 a 1991, sobretudo por causa da pecuarização, da concentração da terra e, em determinadas áreas, da modernização da agricultura.

Assim Aracaju passou a ser o principal centro de atração populacional, tanto para o povo que migrava do campo, como também para os que migravam das cidades interioranas. Utilizando dados censitários a autora conclui que os municípios de Aracaju, São Cristóvão e Nossa Senhora do Socorro reduziram drasticamente sua população rural, num processo de urbanização sem precedentes. Deste modo, Aracaju, não fogia à regra em relação às demais cidades brasileiras em seu processo de urbanização e tendências à metropolização. Cidade mais importante na hierarquia urbana sergipana, Aracaju começa a avançar sobre suas cidades

limítrofes conforme nos mostra a autora que, “a cidade de Aracaju avança na direção dos municípios vizinhos, sobretudo, Nossa Senhora do Socorro, São Cristóvão e Barra dos Coqueiros, exigindo assim, uma nova compreensão do conjunto urbano” (p. 64).

O desenvolvimento técnico científico financiado pelo capital em busca de criar estratégias para sua reprodução e acumulação estimulou o desenvolvimento industrial do território. A implantação da indústria no território provocou uma série de mudanças na estrutura das cidades, não só do ponto de vista social, econômico e cultural, mas também na organização do espaço a partir da reorganização da rede urbana, uma rede formada e orientada pelo capital, através do trabalho, da divisão territorial do trabalho, que determina a dinamicidade dessa rede.

A mobilidade das pessoas depende da organização territorial do trabalho, a qual determina maior ou menor fluxo na rede. Por outro lado, o Estado funciona como garantidor da implementação dessa infraestrutura e leis que tragam segurança não só para o trabalhador, mas, sobretudo, para o empregador. Diante dessa nova organização socioespacial vão surgindo as novas aglomerações, as quais vão cada vez mais se incorporando aos grandes centros urbanos aumentando a densidade da rede, a qual é determinada pelas estratégias do capital, cujo objetivo é sua reprodução, o que mostra que a rede não se limita a fluxos e fixos, mas, sobretudo, às estratégias desse capital.

O Estado tem um papel fundamental nesse processo de urbanização, a exemplo dos programas de desenvolvimento criados pelo Governo Federal que foram chaves no processo de urbanização das cidades de pequeno e médio porte, assim como das regiões metropolitanas, a exemplo de Aracaju e circunvizinhanças. Ainda no itinerário da discussão, observa-se que os Planos Nacionais de Desenvolvimento que preconizaram industrialização, criando distritos e centros industriais, contribuíram decisivamente para a formação de aglomerações urbanas, algumas delas centradas em metrópoles (Op. Cit., 1999). Observa-se que na década de 1980, um dos carros-chefe da política brasileira frente ao nordeste foi sua industrialização, necessitando, portanto, de um programa de investimento, principalmente nas áreas urbanas, garantindo, assim, as condições indispensáveis para a sua implantação e desenvolvimento (Op. Cit., 1999).

A autora ainda relata que os sergipanos que antes migravam para outras regiões do país, para outros estados, agora se sentem atraídos a retornarem para sua terra e para perto de seus familiares. Aracaju se tornou não só um polo de atração para seu povo, mas também para pessoas dos estados vizinhos, além de estados do sudeste brasileiro, a exemplo de MG e SP.

Ainda de acordo com a autora, as consequências da política nacional de industrialização fez com que o governo de Sergipe projetasse, nos fins da década de setenta e início de oitenta do século XX, a implantação de atividades industriais, todas ligadas às explorações dos recursos minerais disponíveis no subsolo, assim como em outros ramos da economia. Então, essas políticas públicas voltadas para a industrialização conduziram o processo de urbanização, rebatendo diretamente no uso e ocupação do solo da região da Grande Aracaju, contribuindo assim, para o processo de metropolização em curso (Op. Cit., 1999).

Mas ao mesmo instante que o fenômeno da ocupação e uso do solo se dava na Grande Aracaju, o próprio município de Aracaju também enfrentava esse processo, não sendo diferente da lógica capitalista de produção e reprodução dos demais centros urbanos. Com isso, Santos (2005) mostra que está na essência da organização da cidade capitalista produzir e reproduzir desigualdades, segregação e exclusão, intrínseco à lógica e dinâmica do capital.

Assim, a cidade não se (re)produz apenas pelos agentes tradicionais: promotores imobiliários, Estado, proprietários dos meios de produção e pelos proprietários fundiários, mas também pelos grupos sociais excluídos, isto é, pelos desiguais. E é a resistência desses desiguais que se negam a desaparecer, ou seja, resistem para sobreviver e, é através desta luta que constroem, assumem e incorporam funções dos já citados agentes produtores do espaço. É através da pressão e da luta que o poder público se sente obrigado a atuar no espaço, dotando-o de uma infraestrutura mínima capaz de garantir a reprodução espacial destes grupos excluídos. De igual maneira foi a luta do povo residente no entorno do bairro Industrial, formando então o bairro Coqueiral, cuja ocupação se inicia em meados de 1990 com famílias pobres vindas tanto do campo quanto de cidades mais pobres do estado, em busca de melhores condições de vida na grande cidade, incorporando no processo de expansão da cidade de Aracaju.

Em 1970, a autora mostra que foram construídas mais de 787 unidades residenciais pelo BNH³⁴ (conjuntos Lourival Batista e Luzia), muitas delas destinadas aos funcionários da

³⁴ Banco Nacional de Habitação. O BNH foi um grande órgão criado, em 1964, pelo regime militar com o objetivo de dinamizar a economia e garantir o apoio político da massa desabrigada. Foi o único órgão responsável por uma política nacional da habitação. Estima-se que o BNH foi responsável, até o período da sua extinção (1986) por 25% das unidades habitacionais construídas no país. MEDEIROS, Sara Raquel Fernandes Queiroz de. **BNH:** outras perspectivas. Fonte: <http://www.cchla.ufrn.br/cnpp/pgs/anais/Artigos%20REVISADOS/BNH,%20outra%20perspectiva.pdf> Acesso em 04/09/16.

Petrobrás. A autora mostra que nessa época diminuem as migrações inter-regionais no país, e acentuam-se as intra-regionais. Assim,

No final da década de 70, a expansão urbana da cidade de Aracaju dá-se fundamentalmente, de cinco formas: pela ocupação gradativa dos vazios urbanos; a abertura de novas avenidas; pela expansão da zona sul, em direção ao povoado Mosqueiro; pela expansão da zona oeste, em direção a BR 101; pela densificação da zona central (Op. Cit., 2005, p 277).

Contudo, à população de baixa renda restava apenas a zona norte, região esta com uma morfologia acidentada em relação às anteriormente citadas, assim como os municípios circunvizinhos que compõem a Grande Aracaju que se destinavam aos bolsões de grandes (complexos) conjuntos habitacionais para populações de baixa renda, ou seja, o próprio estado promovia uma política de segregação residencial (Op. Cit., 2005). Mas por trás disto, observa-se também a política de segregação socioespacial. O Brasil teve sua urbanização iniciada com a industrialização tardia se dando a partir dos anos 30 do século XX, porém acelerada a partir da década de 1970 (SANTOS et. al., 2006). Assim os autores afirmam que:

Nesse período, ocorreu grande mobilidade espacial da população oriunda do campo. A cidade exercia um fascínio aos moradores, que viam na cidade uma possibilidade de trabalho. Por outro lado, essa urbanização acelerada trouxe uma série de problemas urbanos de natureza infra-estrutural. Entre eles destaca-se o esgotamento sanitário, a moradia, o transporte, e de forma mais restrita o uso do solo e os impactos ambientais, transformando as áreas urbanas inóspitas e desorganizadas, sedimentando uma nova realidade: a pobreza urbana (Op. Cit., p.227).

Diante da demanda populacional e da pressão espacial por qual passou Aracaju durante todo esse processo, tornou-se necessário também repensar o seu transporte público de passageiros de modo a atender de forma significativa essa nova realidade temporal. O inchaço urbano traz consigo uma série de problemas, uma vez que os serviços nem sempre conseguem atender a demanda dessa população. Destarte não seria diferente com relação à mobilidade urbana do povo que habitava Aracaju, mas também de sua região metropolitana. Então em 1986, Aracaju começou a pensar uma nova modalidade de transporte público coletivo de passageiros inspirado no modelo curitibano implantado na década de 1970 (SANTOS, 2010).

Portanto, ainda em 1986, Aracaju implantou o Sistema Integrado de Transporte Coletivo de Passageiros – SIT – cujo objetivo era desenvolver a cidade permitindo o acesso das pessoas aos mais variados lugares do aglomerado urbano, assim como produzir e reproduzir espaço a partir do uso do transporte estabelecido pela própria dinâmica do processo

de implantação deste, com pontos de paradas de ônibus, terminais com ou sem integração, assim como pela rede de transporte que ligava os diversos pontos da malha urbana, instituindo aí a integração urbana mediante o uso do transporte. Para, além disso, barateou o uso desse transporte para que este influenciasse uma maior acessibilidade dentro do perímetro urbano de Aracaju, provocando maior mobilidade da população, induzindo ao uso do solo urbano. Segundo o autor as perspectivas foram atingidas com a concentração linear da população às margens das principais vias de tráfego, como foi o caso das avenidas Maranhão, Rio Branco, Desembargador Maynard, dentre outras, ao logo dos anos de implantação do sistema.

2.2 O ARRANJO DO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO NA REGIÃO METROPOLITANA DE ARACAJU: EMPRESAS E CONDICIONANTES HISTÓRICOS ESPACIAIS

Ainda na década de 1980, Aracaju era a única cidade do aglomerado urbano que detinha um sistema de transporte coletivo urbano cujo modal era o ônibus. Esse sistema foi estudado e avaliado pelo GEIPOT³⁵, tendo como objetivo a implantação de alterações na rede decorrente da evolução da região e, conseqüentemente, as demandas intrínsecas aos fenômenos econômicos e sociais decorrentes nas últimas três décadas. Os estudos concluem com a necessidade de evolução da rede de transporte coletivo, a qual deveria sair de um sistema convencional para um sistema integrado de transporte coletivo, oferecendo aos usuários outras vantagens que o atual sistema não oferecia (LERNER, 1983). Ainda segundo o autor, nessa época, as outras cidades eram servidas por linhas semi-urbanas ou intermunicipais, e tinham como terminal a estação rodoviária de Aracaju (Estação Rodoviária Luz Garcia), conhecida popularmente como Rodoviária Velha.

Após os estudos, inferiu-se que iria implantar o sistema integrado de transporte coletivo em Aracaju, assim, atendendo à consolidação da estrutura regional o terminal destas linhas, em Aracaju, continuaria sendo a antiga estação rodoviária Luiz Garcia, devidamente adequada para esta finalidade. Com o tempo, algumas linhas regionais, isto é, da região metropolitana, passaram a fazer parte do sistema integrado de transporte coletivo de Aracaju, com linhas alimentadoras, ou seja, ligando um bairro da cidade metropolitana a um único terminal de integração na capital do estado. Esse modelo de sistema tinha como objetivo, além do processo de produção e reprodução espacial de Aracaju, atuando como indutor no

³⁵ Empresa Brasileira de Planejamento dos Transportes.

processo de ocupação espacial ocorrendo de forma linear a concentração populacional, estimulada pelo uso do solo, oferecer também vantagens aos usuários, como maior leque de opções de deslocamentos, pagamentos de tarifas únicas (desde que não descessem fora dos terminais de integrações), tarifas mais acessíveis à população de baixa renda (Op. Cit., 1983).

Em 1983, Aracaju apresentava as seguintes características estruturais do seu sistema de transporte público coletivo urbano: o sistema era operado por duas empresas de ônibus, através do regime jurídico de concessão, dividindo regionalmente a cidade através de suas operações, ou seja, cada uma delas tinha regiões definidas de atuações. Seus limites físicos e geográficos se davam através da linha férrea. Ao norte da cidade atuava a Empresa Nossa Senhora de Fátima e ao sul a empresa MENCIL – Menezes & Cia. Ltda. (Bomfim Urbana). Nessa época existiam 37 linhas de ônibus que operavam regularmente e uma especial que operava apenas nos domingos e feriados, possibilitando a população a um dia de lazer com destino à praia de Atalaia (tabela 03). Nesse modelo de sistema todas as linhas eram radiais, ou seja, os bairros eram ligados ao terminal da área central da cidade com ou sem integração (nessa época não havia integração) em terminais durante o itinerário. Para melhor compreender a distribuição espacial do modelado sistêmico do transporte público coletivo por ônibus que Aracaju apresentava antes da implantação do SIT (Sistema Integrado de Transporte) basta observar a tabela abaixo com os itinerários que formavam o emaranhado urbano na composição de uma rede de transporte de passageiros, possibilitando desta forma a mobilidade dessas pessoas no dia a dia da cidade.

Tabela 3 - Linhas do transporte coletivo do aglomerado urbano, 1983

Linhas	Nº de veículos	Extensão da linha (km)	Nº. Passageiros P/Viagem – Média		Frequência (min.)	Veloc.Média Operação (km/h)
			Normal	Pico		
01 Distrito Industrial*	6	14,3	66	129	9	17
02 Lourival Batista*	7	11,1	72	124	10	13
03/05 T. Rodoviário/Desembargador Maynard*/**	1 a 6	12,5	62	146	19	19
04 DER/D.Pedro I*	5	10,7	76	110	13	13
06 Olímpio Campos**	5	22,5	43	112	16	25
07 Conjunto Santa Tereza**	6	23	37	93	20	19
08 Distrito Industrial/Via Contorno**	2	19,7	61	133	30	21
09 DIA/Saneamento/DETRAN**	3	26,7	66	134	26	25
10 C. Inácio Barbosa/H. Fontes**	2	17,7	42	69	60	19
11 C. Sol Nascente/ Av. Augusto Franco**	2	16,5	38	82	30	18
12 Conjunto Costa e Silva**	4	14,6	67	93	12	18
13 Conjunto Motorista/Suissa**	2	16	61	67	33	19
14 Suissa/Conjunto Motorista**	2	20,6	50	71	27	25
15 Mosqueiro**	3	53,5	67	137	108	27
16 Areia Branca**	1	50,1	67	137	106	30
17 Terra Dura**	1	36,6	82	122	400	20
18 C. Augusto Franco/H. Fontes**	3	23	108	146	15	25
19 C. Augusto Franco/S. Campos**	8	29,7	141	165	14	22
20 DER/Bairro Olaria**	2	12,8	76	110	13	15
21 Circular**	3	10	64	115	20	14
22 Rosa Elze**	1	16,8	63	99	63	16
23 DIA/Contorno/Campus Universitário**	1	30,5	52	130	60	31
24 DIA/Saneamento/Campus Universitário**	3	22,2	44	116	20	22
25 DER/Campus Universitário**	2	23,4	57	88	21	26
26 Desemb. Maynard/Campus Universitário**	3	15,8	75	125	17	24
27 Campo Bugio*	8	15,6	96	159	13	16
28 Santos Dumont/Praça L. Bomfim	5	12,7	116	136	38	15
29/30 Santos Dumont/Soledade*/**	3 a 3	16,4	56	125	31	20
31 Santos Dumont/Lamarão**	1	17,5	42	110	65	21
32 18 do Forte**	2	8,4	38	100	41	13
33 Sanatório/Alto da Jaqueira**	2	8,8	50	120	60	13
34 Palestina/Alto da Jaqueira**	1	10,1	50	120	60	15
35 Porto Dantas**	3	12,1	49	106	55	15
36 Terminal Rodoviário/18 do Forte**	2	28,2	85	155	44	18
37 Terminal Rodoviário/Av. Maranhão**	5	26,3	80	115	16	26
TOTAL	119	706,4	2299	4099	1585	695

Fonte: Lerner, 1983. Dados da Secretaria de Transporte da P. M. A. - Dezembro de 1982

Nota: Dados trabalhados pelo autor.

* Transporte Massa

** Transporte Convencional

Nesse momento que se analisava o atual sistema de transporte público coletivo pensando em adequá-lo à nova realidade econômica e social vivida pela capital e cidades circunvizinhas, Aracaju já dispunha de uma frota operacional de ônibus de 119 veículos circulando em suas artérias carroçáveis, com uma frota total de 180 ônibus. A vida útil desses veículos operando na mobilidade populacional era de cinco anos de uso. A capital contava com uma extensão rodoviária de 706 km atendendo às 37 linhas regulares do sistema urbano de transporte coletivo de passageiros por ônibus. Ademais, tinha mais 45 km de extensão referente à linha especial, totalizando, portanto, 751 km de extensão rodoviária compreendendo a espacialização, mas, sobretudo, territorialização do transporte público de passageiros de Aracaju no início da década de 1980 (Op. Cit., 1983). Observando a tabela 03, percebe-se que durante os horários normais, a média de passageiros transportados pelo sistema era de 62,13 passageiros por linha, enquanto que nos horários de pico, naturalmente esse número subia, e a média era de 110,78 passageiros por linha em operação, isto é, quase o dobro de passageiros. O tempo médio de espera do passageiro por um ônibus rumo ao destino por este desejado era de 42,83 min. É natural que as cidades grandes tenham, a cada dia que passa, seu trânsito cada vez mais confuso, obstruído e com menos fluidez então, no início da década de 1980, a fluidez do transporte público coletivo operante no município de Aracaju já apresentava sinais de estrangulamento, embora se tratasse de uma cidade de pequeno/médio porte, não sendo diferente nos tempos atuais. O transporte urbano coletivo de passageiros circulava a uma velocidade média de 18,78km/h.

Os estudos sobre o Sistema de Transporte Urbano de Aracaju almejavam a melhoria da mobilidade urbana, com a circulação de pedestres, ônibus e automóveis particulares nas áreas centrais, bem como nas demais áreas urbanas. Assim, propunha a médio prazo, a expansão do sistema, de modo a oferecer um maior número de alternativas aos usuários e, também, melhorar a mobilidade urbana já comprometida nas artérias aracajuanas (Op. Cit., 1983).

A síntese do que era o sistema de transporte coletivo de Aracaju na década de 1980, antes da implantação do novo modelo que apresentava já naquela época, um sistema caótico e desordenado em busca de solução. Naquela época, observava que:

A oferta de transporte, sem alteração por vários anos, não supria a mínima necessidade de deslocamento da população, gerando distorção nos transportes públicos tais como excesso de táxis, táxis-lotação, serviços de fretamento, transportes piratas e alto índice de veículos particulares em relação à população. A frota apresentava alta média de vida útil e más

condições de conforto e segurança. A área central limitada, em termos de espaço físico e plataformas concorriam com corredores principais, com graves problemas de drenagem e pavimento, para o agravamento da operação do sistema. A taxa de mobilidade de transporte da população em Aracaju apresentava o menor índice nacional com relação às demais capitais. A maior parte das linhas ofereciam baixo nível de serviço e operavam com frota de 1 a três ônibus, e percursos sinuosos(ARACAJU,1985, p. 01).

Diante da realidade encontrada, o sistema proposto pelo estudo foi a implantação de um sistema integrado de transporte público coletivo, cujo serviço deveria oferecer o maior número de opções aos passageiros através de uma rede integrada de transporte, de modo que atendesse a maior área possível da cidade, podendo ser percorrido a um custo de uma única passagem. Na realidade são duas passagens levando em conta que o passageiro se desloca para qualquer parte da cidade a fim de resolver ou atender suas necessidades e, para tanto, precisa se desintegrar do sistema à medida que desce nos pontos de parada ou precisa sair dos terminais de integração. Nesse momento ele perde a integração e ao retornar, precisa pagar uma nova passagem e, assim, fazer uma nova integração, portanto, não se trata de uma única passagem, mas de duas passagens.

Espelhando-se no modelo curitibano, implantado na cidade paranaense na década de 1970, Aracaju em 1986 implantou seu Sistema Integrado de Transporte (SIT). Além de se pensar na mobilidade, pensava-se, principalmente, na produção do espaço urbano a partir da própria dinâmica do processo de implantação do sistema, através das instalações de pontos de paradas, de terminais com ou sem integrações, assim como pela rede de transporte coletivo que ligava os mais variados pontos da cidade. As perspectivas foram atingidas inicialmente com a concentração linear da população às margens das principais vias trafegáveis, a exemplo das avenidas Maranhão na zona norte da cidade, Rio Branco na área central da cidade e, Desembargador Maynard também no centro da cidade, em direção à zona sul e oeste, entre outras ao longo dos anos (SANTOS, 2010).

Portanto, na década de 1980, a capital sergipana se tornou a segunda cidade no país a operar um sistema de transporte público coletivo até então revolucionário pela sua formatação. Na época, o Governo do Estado, personificado através do governador João Alves Filho, juntamente com o então prefeito Jackson Barreto de Lima, firmaram convênio com a Empresa Brasileira dos Transportes Urbanos (EBTU) para promover a implantação do referido sistema de transporte coletivo. Através desse mesmo convênio, surgiu a Secretaria de Transportes Urbanos (SETURB) e a Superintendência Municipal de Transportes Urbanos (SMTU) criada em 14 de dezembro de 1984, anexada à já existente SETURB, a qual atuaria

no gerenciamento, na coordenadoria, controladoria e fiscalização do sistema, contudo, começou a haver um conflito entre os papéis pertencentes a cada uma das instituições fiscalizadoras, já que ambas atuavam no mesmo sistema e o secretário acumulava dois cargos, tanto o de secretário da SETURB quanto o de superintendente da SMTU (Op. Cit., 2010). Objetivando a resolução desses problemas, em 07 de janeiro de 1998, foram fundidas a secretaria e a superintendência e instituídas na Superintendência Municipal de Transporte e Trânsito (SMTT), a qual alterava não só o nome da repartição responsável pelo trânsito da cidade de Aracaju, mas também a finalidade, as competências e a estrutura orgânica³⁶.

As pressões urbanas porque passou Aracaju nas últimas décadas, imprimiu-lhe uma nova modelagem espacial e, conseqüentemente, aumentou a demanda populacional pelo uso do transporte público coletivo tanto da capital quanto da sua região metropolitana. A cidade cresceu e com ela sua dinamicidade intrínseca ao conjunto da hierarquia urbana à qual a cidade de Aracaju apresentava.

Até a implantação do Sistema Integrado de Transporte (SIT), Aracaju era territorialmente dividido por duas empresas, a Nossa Senhora de Fátima, operando ao norte da cidade; e a Mencil Menezes e Cia, denominada de Bomfim Urbana, operando ao sul, separadas territorialmente pela Avenida Maranhão.

O alfaiate José Josino de Almeida e seu amigo José Martins Neto, fundaram a Almeida Martins e Cia, porém, José Martins Neto, em 1955, cedeu sua parte ao amigo Josino de Almeida, que em 12 de setembro de 1975 mudou o nome da empresa para Empresa Nossa Senhora de Fátima, cujos sócios de José Josino de Almeida agora passavam ser seus filhos (LIMA, 2014). Assim, na década de 1970 começava a operar no sistema urbano de transporte coletivo de Aracaju com 35 ônibus novos após ganhar a concorrência pública realizada pela prefeitura de Aracaju. Assim como a empresa Fátima, a Mencil Menezes e Cia (Bomfim Urbana) também atuava nesse mesmo sistema. Essa última, em 1981 foi vendida aos irmãos alagoanos Manoel Monteiro e Antônio Monteiro e em 1985 a então Mencil Menezes e Cia, agora pertencente aos irmãos alagoanos passava a se chamar Viação Progresso (Op. Cit., 2014). Portanto, até a implantação do sistema integrado essas duas empresas monopolizavam o sistema.

O autor descreve que um desentendimento familiar entre os sócios da Empresa Nossa Senhora de Fátima, promove a criação de uma nova empresa ainda no início da década de 1980, a Halley que passaria a atuar no sistema urbano da capital enquanto que a mais antiga

³⁶ <http://www.smttaju.com.br/a-smtt/apresentacao> Acesso em 12/07/2010.

no suburbano. Com essa divisão a Halley passou a atuar juntamente com a Progresso no transporte coletivo de Aracaju e posteriori, ambas integraram o SIT (Sistema Integrado de Transporte), que nesta época contava apenas com dois terminais de integração, o terminal do Distrito Industrial de Aracaju (D.I.A.) e o terminal da Maracaju, ambos nascidos com o Projeto Capital, que foi uma parceria do Governo do Estado representado pelo então governador João Alves Filho e da prefeitura de Aracaju, na pessoa do então prefeito Jackson Barreto (Op. Cit., 2014).

De acordo com os relatos do autor, com o aumento populacional na região metropolitana, com a construção dos conjuntos habitacionais em Nossa Senhora do Socorro e São Cristóvão aumenta a demanda populacional por transporte público que ligue essas comunidades ao centro e bairros da capital, em busca dos centros comerciais, dos centros especializados, dos polos de empregos, etc. Diante dessa nova conjuntura espacial do território metropolitano de Aracaju, a Empresa Nossa Senhora de Fátima que já atuava no transporte intermunicipal (Aracaju/Lagarto, Simão Dias/Aracaju, Poço Verde/Aracaju, Aracaju/Porto do Mato via Caueira, etc.) de Sergipe e interestaduais (Aracaju/Salvador, Aracaju/Rio de Janeiro), passou a fazer o sistema de transporte suburbano da Grande Aracaju, ligando os municípios de Nossa Senhora do Socorro e São Cristóvão a Aracaju juntamente com a empresa Viação São Pedro, empresa pertencente ao Grupo Bomfim (figura 15).

Figura 15 - Padrão dos ônibus das empresas atuantes no sistema de transporte coletivo urbano de Aracaju entre os séculos XX e início do XXI



Fonte: http://www.busergipe.com/2014/10/a-trajetoria-da-empresa-nossa-senhora_20.html Acesso em 04/10/2016; <http://urbanios.wordpress.com/2014/09/17/bomfim-inovando-a-6-decadas-voce-em-primeiro-lugar/sao-pedro-1/> Acesso em 10/10/2016

Nota: Figura trabalhada pelo autor.

Ainda no final da década de 1980 e início de 1990, na gestão do então prefeito de Aracaju, Wellington Paixão, a Empresa Nossa Senhora de Fátima voltou a atuar no sistema de transporte coletivo urbano de Aracaju juntamente com a Viação São Pedro e Nossa Senhora das Graças. Assim, o sistema de transporte coletivo de Aracaju passava a operar com cinco novas empresas, agora já com o SIT (Sistema Integrado de Transporte) em operação (Op. Cit., 2014). Ainda no final da década de 1990, a Empresa Nossa Senhora de Fátima (urbana), mais uma vez volta a se dividir entre familiares, tornando-se Fátima e Trans Fátima, ambas atuando no sistema suburbano de Aracaju, no Sistema Integrado de Transporte.

Cabe ressaltar que uma empresa que era tão sólida e robusta (Fátima), nacionalmente conhecida e premiada pelas suas qualidades nos serviços prestados, a exemplo dos prêmios conferidos pela Rede Globo em 1964, pela Mercedes-Benz em 1970 e pelo Departamento Nacional de Estradas e Rodagem (DNER, hoje DENIT), além dos prêmios de opinião pública, foi dissolvida por uma de suas maiores crises e, na primeira década do século XXI decretou falência e foi vendida tanto a Fátima Urbana quanto a Suburbana e, posteriormente a Trans Fátima. Seus carros e linhas foram agregados às empresas do Grupo Bomfim, mais especificamente às empresas Rotasul e Santamaria, ambas atuantes no sistema intermunicipal, que posteriormente, criaram as viações São Cristóvão e Cidade de Aracaju (VCA) (Op. Cit., 2014).

Assim como o Grupo Fátima, o Grupo Bomfim também servia ao sistema de transporte coletivo por ônibus em Sergipe e Grande Aracaju. Os registros mostram que desde 1978 o Grupo Bomfim atuava no sistema. No urbano com a MENCIL – Menezes & Cia. Ltda. (Bomfim Urbana) que após ser vendida para o atual Grupo Progresso, o primeiro criou a Viação São Pedro, que também passou a operar no sistema urbano e suburbano.

Ao longo de sua história, o Grupo Bomfim constituiu novas empresas, as quais também passaram a atuar no sistema de transporte público coletivo de Aracaju a exemplo da Viação Cidade de Aracaju (VCA), Viação Dedo de Deus (extinta em 2005) e transformada em São Cristóvão Transportes LTDA. e Cidade Histórica. Essas novas empresas passaram a operar com os ônibus das concessionárias Nossa Senhora das Graças, Fátima e Trans Fátima que faliram e foram extintas do sistema em 2003, ano que essas empresas não suportaram mais a crise financeira e operacional (veículos velhos e sucateados) à qual estavam afundadas. Desta forma as novas concessionárias entraram em operação no sistema de transporte público coletivo urbano metropolitano, SIT/SIM em 2004. Somando-se à empresa São Pedro formavam uma rede de concessionárias do setor de transporte coletivo de passageiros com

quatro empresas atuando no sistema urbano e pertencente ao mesmo grupo empresarial. Porém, não foram muito longe em sua trajetória, em um período aproximadamente de 9 anos após sua ascensão, todas faliram mergulhadas em uma profunda crise financeira e estrutural (NASCIMENTO, 2014).

A empresa Expresso Senhor do Bomfim surge na década de 1940 no transporte intermunicipal, fazendo o transporte entre Aracaju e as cidades emergentes do estado, tais como Itabaiana, Lagarto, Propriá e Tobias Barreto, fundada pelo empresário Marinho Tavares. Diante das dificuldades operacionais da época, ao si ver sem dinheiro para recuperar os ônibus (também chamados de marinetes) que precisavam de manutenção, Marinho vendeu a empresa Expresso Senhor do Bomfim ao primo e empresário Oviêdo Teixeira, que comprou para seu genro José Lauro da Silva inaugurando em 24 de fevereiro de 1960 a Empresa Senhor do Bomfim (FREITAS, 2016). Dentro da própria empresa o novo proprietário desempenhou vários papéis entre eles o de varredor, manobrista, revisor e mecânico e assim a empresa foi crescendo. Ao comprar a empresa Jordão, a Bomfim então ultrapassa os limites estaduais no transporte de passageiros com a linha Aracaju/Salvador (Op. Cit., 2016).

Em 1972, o prefeito da capital sergipana, Aloísio de Campos, abriu concorrência pública para a exploração do transporte coletivo urbano, o qual era explorado pelo deficitário sistema de Kombi Auto-lotação. Os kombeiros se manifestaram, mas a mudança do modal de transporte urbano era inevitável. Assim, surge em 20 de abril de 1972 a Bomfim Urbana que iria atuar juntamente com a Fátima Urbana no novo modal do transporte coletivo de Aracaju (Op. Cit., 2016). A figura 16 mostra as duas empresas do sistema coletivo atendendo a população aracajuana.

Figura 16 - Modelo dos primeiros ônibus das empresas Fátima e Bomfim operando no sistema de transporte urbano de Aracaju no século XX



Fonte: http://www.busergipe.com/2014/10/a-trajetoria-da-empresa-nossa-senhora_20.html Acesso em 04/10/2016; <http://urbanios.wordpress.com/2014/09/17/bomfim-inovando-a-6-decadas-voce-em-primeiro-lugar/sao-pedro-1/> Acesso em 10/10/2016

Nota: Figura trabalhada pelo autor.

Em 1978 foi criada a Viação São Pedro exclusivamente para atender ao sistema de transporte público coletivo urbano de Aracaju. Assim como a Empresa Nossa Senhora de Fátima, a Empresa Nosso Senhor do Bomfim também foi dividida entre familiares, os irmãos de Lauro, que também o ajudaram a administrar a empresa. Portanto, assim como Josino Almeida dividiu entre filhos, Lauro Silva dividiu entre irmãos a empresa e, em 1986 passou a administração da Viação São Pedro para seu filho Lauro Antônio, conhecido como Laurinho (Op. Cit., 2016).

Passado mais de 6 décadas tanto o Grupo Fátima, quanto o Grupo Bomfim, ambos praticamente desapareceram, não só deixaram os itinerários aracajuanos, mas também os interestaduais. No entanto, O primeiro grupo permaneceu atuando apenas com uma linha intermunicipal, até o ano de 2016, ano em que encerrou a operação da linha Aracaju/Porto do Mato via Caueira. O fim das atividades do sistema de transporte público de passageiro firmou o grupo no seguimento turístico inclusive mudando de nome, tornando-se a Empresa Voyage, pertencente a Wanderlan Teixeira de Almeida, filho de Josino Teixeira fundador do Grupo Fátima³⁷. Da mesma forma o Grupo Bomfim que também seguiu à jusante do sistema, só mantém uma linha que é a interestadual Aracaju/Rio Real-BA através da Empresa Rotasul.

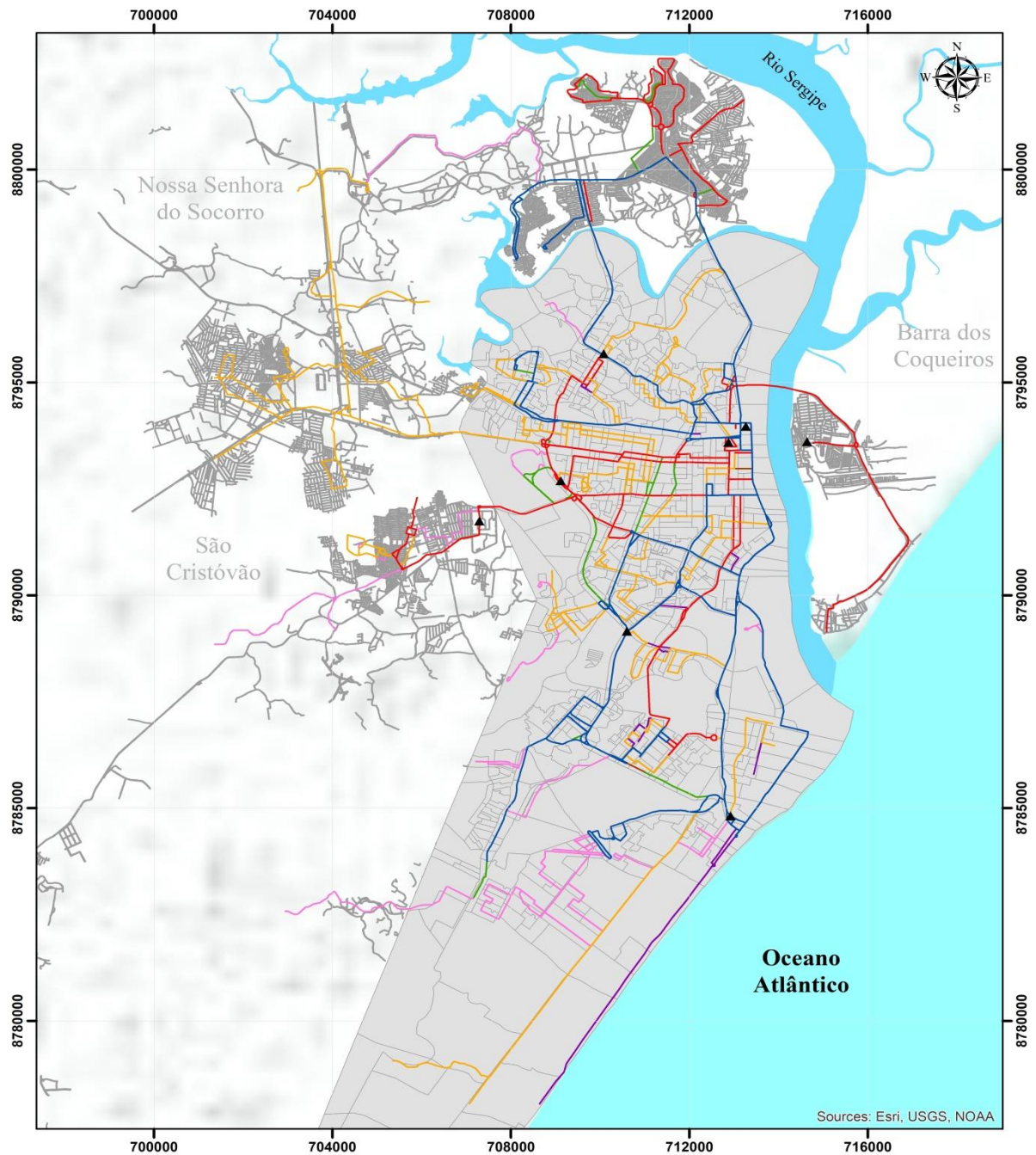
³⁷ Márcio Lima. Fonte: <http://www.busergipe.com/2014/10/a-trajetoria-da-empresa-nossa-senhora.html> Acesso em 04/10/2016

O sistema de transporte não se desenvolve apenas pelo uso do veículo operante, nem tampouco pelos passageiros, mas também necessita de uma infraestrutura que lhe permita o mínimo de condição de funcionamento e, para isso, os terminais são fundamentais pontos de paradas para que haja não só a integração do sistema, mas também a integração social, cultural e econômica.

Objetivando dar uma estrutura vital ao sistema de transporte coletivo de passageiros por ônibus em Aracaju, de forma que viesse a atender aos anseios do novo modelo do sistema operacional de transporte coletivo, criaram-se então os terminais de integração os quais iriam interligar os extremos urbanos de Aracaju, ampliando as relações econômicas, territoriais e socioespaciais com todas as localidades da cidade. Ligava-se de norte a sul, de leste a oeste o espaço urbano da capital sergipana, assim como às cidades da região metropolitana com suas linhas alimentadoras, a exemplo do terminal Zona Oeste que ligava a capital aos municípios de São Cristóvão como a sede municipal e o Grande Rosa Elze da mesma forma Nossa Senhora do Socorro como Conj. Jardins e Parque dos Faróis³⁸ através da BR 235. Igualmente o terminal do Mercado faz a integração entre a principal cidade da região metropolitana e as sedes municipais de Barra dos Coqueiros e Nossa Senhora do Socorro através de suas linhas alimentadoras. A comunicação entre essas cidades pode se dá também através do terminal rodoviário Luiz Garcia, no centro de Aracaju, porém sem integração. Caso as pessoas queiram se deslocar para qualquer outra parte da cidade podem estabelecer sua integração a partir do terminal do Centro, pagando uma nova passagem. O mapa rodoviário abaixo melhor sintetiza esse parágrafo mostrando a tipologia do transporte e a configuração da rede urbana de transporte coletivo da cidade de Aracaju e sua região metropolitana. Ver mapa 2.

³⁸ Fonte: <https://onibusparaibanos.com/2014/08/18/terminais-em-aracaju-terminal-de/>
Acesso em 16/10/16

Mapa 2 – Aracaju: sistema rodoviário metropolitano por ônibus



**Transporte Público Coletivo -
Estrutura e tipologia das linhas**

▲ Terminais de integração

- Linhas Tronco-Diametrais
- Linhas Radiais
- Linhas Tronco-Radiais
- Linhas Interbairros
- Linhas Alimentadoras
- Linhas Circulares
- Linhas Corujão

0 0,5 1 2 3 Km

UTM, SIRGAS 2000
Fonte: IBGE 2015 e
Prefeitura Municipal de
Aracaju. Organização:
Helena dos Santos
Macedo

O sistema de transporte coletivo de Aracaju era formado por linhas radiais, ou seja, itinerários que convergiam para o centro da cidade sem haver ligação entre os bairros, ou seja, em seu itinerário o ônibus não passava por nenhum bairro além daquele que ela saiu. Ele fazia um percurso direto até o local de destino. As pressões urbanas, assim como a divisão da Empresa Nossa Senhora de Fátima em duas (Fátima e Halley³⁹) levou à abertura do sistema, até então monopolizado pela Empresa Fátima e Progresso. A partir daí começaram a entrar novas empresas no sistema, o que permitiu a expansão do mesmo. Assim, o Sistema Integrado de Transporte passou a ser composto tanto pelo SIT quanto pelo Sistema Integrado Metropolitano (SIM).

O SIM permitiu a integração de todos ou quase todos os conjuntos habitacionais da região metropolitana de Aracaju, a exemplo de Nossa Senhora do Socorro, São Cristóvão e mais recentemente Barra dos Coqueiros após a construção da ponte Construtor João Alves (conhecida como ponte Aracaju/Barra) em 2006.

As ruas e avenidas de Aracaju também comportaram outro sistema de transporte que atuava paralelamente ao SIT, isto é, o Sistema Alternativo atendido por micro-ônibus e com tarifa diferenciada. Neste os passageiros eram quem definiam seus pontos da parada ou de embarque, não havia pontos definidos, nem tampouco terminais, a necessidade do passageiro dentro do itinerário daquela linha era quem determinava seu local de embarque/desembarque. Porém, esse sistema acabou quando a empresa saiu do sistema de transporte coletivo da cidade, após decretar falência. Esse modal era desenvolvido pela Viação São Pedro.

Em 2005, o SIT/SIM dispunha de 337 ônibus pertencentes às concessionárias que prestavam os serviços de transporte público coletivo para assim atender a população da região metropolitana através de seis empresas. Observem na tabela 04, as várias formas de identificações das empresas do transporte coletivo que atuam no SIT/SIM.

³⁹ A viação Halley tem sua origem a partir de uma divisão societária da Empresa Nossa Senhora de Fátima em 1986. Depois disso foi vendida e gerida por três grupos empresariais distintos e desde outubro de 1998 pertence ao grupo empresarial Fretcar. Fonte: www.viacaohalley.com.br Acesso em 2016.

Tabela 4 - Empresas de ônibus que atuam/atuavam no SIT em 2010

Nomes das empresas		Cor Padrão	Número de identificação	Exemplo
Viação Progresso	Ltda.	Azul Claro	1	1289
Viação Tropical	Ltda.	Vermelha	4	4389
Viação Halley	Ltda.	Laranja	2	2113
Auto Viação Modelo	Ltda.	Lilás	9	9215
São Cristóvão	Ltda.	Amarela	5	5520
V.C.A.	Ltda.	Amarelo-limão	8	8015

Fonte: <http://www.smttaju.com.br/transportes-urbanos/sistema-integrado> Acesso em 18/07/2010

Nota: Dados trabalhados pelo autor.

As empresas são identificadas por uma cor particular a cada uma delas. Além da cor identifica-se também pelo número do veículo. O primeiro número se refere ao prefixo da empresa e os demais correspondem ao número de ordem do veículo. Além disso, cada concessionária tem uma cor padrão, a qual está distribuída de forma horizontal na lateral dos ônibus. A cor que identifica a empresa é a mesma representada pela imagem de uma vela de embarcação ao lado do sol na lateral e parte frontal do ônibus (figura 17).

Figura 17 - Placa lateral e frontal identificando o tipo de linha e o itinerário do carro

Fonte: <http://onibusbrasil.com/foto/2374784/> Acesso em 25/11/16

Nota: Figura retrabalhada pelo autor.

Juntamente com ela, e distribuída da mesma forma, aparecem mais duas outras cores compondo, assim, três cores distribuídas horizontalmente. A vela e o sol no layout das empresas do sistema têm como significado que se trata de empresas litorâneas. O carro é todo branco diferenciado apenas por essas cores padrões e peculiar a cada empresa.

A cor padrão das linhas está representada no quadro 01 e são identificadas no veículo através da placa lateral e frontal conforme pode ser vista na figura 17.

Quadro 1 - Tipos de cores de linhas integrantes ao SIT/SIM

Tipo de linhas	Cor padrão das linhas
Tronco Diametral	Amarela ⁴⁰
Diametral	Azul
Circular	Azul ou Amarela ⁴¹
Interbairros	Verde
Radial	Azul
Alimentadora	Azul

Fonte: Aracaju: SMTT (2003)

Nota: Dados trabalhados pelo autor.

Contudo, os administradores municipais entendendo que era de difícil identificação para os usuários quando um ônibus de uma dessas linhas quebrava e a SMTT/Aracaju precisava remanejar outro carro de outra linha (muitas vezes de outra empresa) com cores diferentes então preferiu padronizar deixando um único padrão independentemente do tipo da linha. Assim, a cor da linha hoje é identificada através da cor da placa na lateral do veículo. Contudo, seu itinerário é identificado pela numeração nessa mesma placa no pára-brisa direito próximo à porta dianteira do ônibus⁴². Todavia, na mesma placa que indica a linha a qual o veículo pertence, também informa o itinerário do mesmo. O Itinerário também é identificado na parte frontal superior do ônibus, através de um letreiro (antes o letreiro era de pano, atualmente é eletrônico). A figura 18 explica e exemplifica as discussões acima, inclusive a tabela 4.

⁴⁰ Em 2003 essa cor estava sendo representada pela cor vermelha.

⁴¹ Em 2003 era só a cor amarela que representava a linha circular.

⁴² ARACAJU. Cor padrão das linhas de ônibus. Aracaju: SMTT, 2003.

Figura 18 - Micro-ônibus com layout padrão do SIT/SIM



Fonte: <http://www.busergipe.com/p/frota-sitsim-aracaju.html> Acesso em 18/10/16

Nota: Figura trabalhada pelo autor.

Em 2010, o sistema de transporte público coletivo continuava sendo atendido pelas mesmas seis empresas concessionárias apresentadas na tabela 4, porém com um aumento na frota e um total de 508 ônibus operando em todo o sistema integrado⁴³. Os ônibus interligam todos os bairros da cidade de Aracaju através do SIT, da mesma forma os conjuntos e bairros das cidades metropolitanas, assim como de suas próprias sedes municipais através do SIM. No sistema não há distinção entre os terminais de integração, uma vez que são os mesmos terminais operacionalizados tanto pelo SIT quanto pelo SIM. Na prática o sistema é o mesmo, muda apenas a denominação devido à abrangência territorial e jurídica de cada um dos sistemas. Contudo, ambos são geridos pelo mesmo órgão fiscalizador, a Secretaria Municipal de Transporte e Trânsito (SMTT) de Aracaju. Em 2011 eram oito empresas concessionárias operando no sistema⁴⁴, sendo seis no SIT e oito no SIM (tabelas 05 e 06).

⁴³ Fonte: <http://www.smttaju.com.br/transportes-urbanos/sistema-integrado> Acesso em 18/07/2010.

⁴⁴ Fonte: <http://www.smttaju.com.br/smtt/transporte/onibus> Acesso em 18/10/16.

Tabela 5 - Empresas de ônibus que atuam no SIT 2011

Nomes das empresas		Cor Padrão	Número de identificação	Exemplo
Viação Progresso	Ltda.	Azul Claro	1	1289
Transporte Tropical	Ltda.	Vermelho	4	4389
Viação Halley	Ltda.	Laranja	2	2113
Auto Viação Modelo	S/A.	Lilás	9	9215
São Cristóvão Transportes Ltda.		Amarelo	5	5520
V.C.A. – Viação Cidade de Aracaju Ltda.		Amarelo-limão	8	8015

Fonte: <http://www.smttaju.com.br/transporte/744-sistema-integrado> Acesso em 18/10/16

Nota: Dados trabalhados pelo autor.

Tabela 6 - Empresas que prestam serviços regulares ao SIM 2011

Nomes das empresas	Cor Padrão	Número de identificação	Exemplo
Progresso*	Azul Claro	1	1289
Halley	Laranja	2	2113
São Pedro	Verde Claro	3	3456
Tropical	Vermelho	4	4389
São Crsitóvão	Amarelo	5	5520
Cidade Histórica	Verde-dourado	7	7890
V.C.A.	Amarelo-limão	8	8015
Modelo	Lilás	9	9013

Fonte: <http://www.smttaju.com.br/transporte/744-sistema-integrado> Aceso em 18/10/16

Nota: Dados trabalhados pelo autor.

* Embora a Progresso não apareça na tabela da SMTT pertencente ao SIM, Ela atuava como as demais.

Portanto, o sistema era composto por oito empresas pertencentes a três grupos empresariais os quais o monopolizavam. Sendo eles: Grupo Progresso com a Viação Progresso Ltda e Transporte Tropical Ltda; o Grupo Halley com Viação Halley Ltda e Auto Viação Modelo S/A. e, por último, o Grupo Bomfim com a Viação São Pedro Ltda, São Cristóvão Transportes Ltda, Viação Cidade Histórica e V.C.A. – Viação Cidade de Aracaju Ltda⁴⁵.

Atualmente, são seis empresas operando em todo o sistema integrado de Aracaju e região metropolitana. A inserção de um novo grupo empresarial com a saída do Grupo Bomfim só reforça o itinerário ilegal que segue esse sistema, uma vez que não ocorre licitação pública para a contratação de empresas concessionárias para operarem no sistema. A empresa Transportes Atalaia Ltda pertencente a um grupo empresarial de Pernambuco passou a operar

⁴⁵ Fonte: <http://www.smttaju.com.br/transporte/744-sistema-integrado> Acesso em 18/10/16.

quando em 2013 o Grupo Bomfim saiu do sistema após uma grande crise. Assim o sistema hoje tem a formatação que será observada na tabela 07.

Tabela 7 - Empresas que atuam no SIT/SIM 2015

Nomes	Cor	Prefixo	Exemplo
Viação progresso	Azul Claro	1	1289
Transporte Tropical Auto Viação	Vermelha	4	4389
Paraíso	Amarela	5	5231
Viação Halley Auto Viação	Laranja	2	2113
Modelo	Verde	9	9013
Capital Transportes	Laranja	8	8630
Atalaia Transportes	Azul Claro	6	6005

Fonte: <http://www.busergipe.com/p/frota-sitsim-aracaju.html> Acesso em 18/10/16

Nota: Dados trabalhados pelo autor.

Atualmente, o sistema não mantém mais o mesmo padrão característico quanto à sua cor e modelo sistemático de pintura dos ônibus, descaracterizando, portanto um sistema histórico que por décadas manteve um padrão em relação ao seu designer de pintura dos ônibus, a qual todas as empresas tinham uma cor padrão e que não poderia fugir deste, a exemplo das figuras 20 e 2 que mostra o padrão dos ônibus, onde a cor horizontal em forma de faixa nas laterais e parte frontal dos ônibus na mesma cor do triângulo identifica a cor padrão da empresa dentro do sistema. Com a inserção da empresa Atalaia isso foi mudado, pois esta manteve o mesmo designer dos ônibus que operam em Recife, não se submetendo assim, às normais do sistema aracajuano.

Por outro lado, o órgão fiscalizador e controlador deste sistema também não puniu ou impôs as normas. Seguindo a mesma direção, o Grupo Halley (Grupo Fretcar) controlador das empresas Modelo e Capital também adotou cores e padrões que fogem ao modelo do SIT/SIM. Da mesma forma o Grupo Progresso, detentor das empresas Progresso, Tropical e Auto Viação Paraíso, adotando uma cor padrão para esta última no sistema de transporte coletivo aracajuano, assim como já fazem os dois outros grupos supracitados. Na realidade, a Auto Viação Paraíso apenas manteve a cor dos ônibus seminovos que pertenciam à empresa Nossa Senhora da Glória e que foram vendidos para o Grupo Progresso após a concessão de suas linhas ser cassada pela prefeitura de Blumenau em Santa Catarina⁴⁶. Assim, os três grupos das concessionárias estão determinando os padrões que o sistema deve seguir, ou

⁴⁶Fonte: A empresa Nossa Senhora da Glória teve sua concessão cassada pela prefeitura de Blumenau/SC. <https://onibusparaibanos.com/2016/04/07/sabe-os-vip-ii-amarelos-de-blumenau-vao-rodar-na-auto-viacao-paraíso-de-aracaju/> Acesso em 18/10/16.

melhor, que eles devem seguir enquanto que a prefeitura de Aracaju apenas assiste e aceita essa imposição empresarial.

2.3 A DINÂMICA DA REGIÃO METROPOLITANA DE ARACAJU: SUAS REDES E FLUXOS

A dinâmica econômico-social pelas quais passavam as cidades que compõem a Grande Aracaju durante as décadas de 1960, 1970 e 1980 induzidas pelo desenvolvimento econômico que o estado vivenciava nesse período, proporcionou uma marcha das pessoas para Aracaju. Sergipe teve uma guinada com a incorporação da Petrobrás em sua economia na década de 1960 e junto com ela, toda a indústria de base que acompanhou para lhe dar suporte e garantir seu funcionamento. Em 1970, o estado se destacava na economia regional com seu parque industrial, sendo o 7º colocado no setor secundário, portanto, o 7º maior parque industrial do Nordeste (LERNER, 1983). Aracaju, pela sua expressão política, capital estadual e centro polarizador das atividades e serviços, tem na década de 1970, o setor terciário como seu mais dinâmico setor econômico, como revela a tabela 8 e com isso, atrai pessoas não só do interior do estado, mas também de outros estados da federação, aumentando dessa forma, a dinâmica espacial da cidade.

Tabela 8 - Aglomerado urbano de Aracaju, 1970

Distribuição ocupacional por setor

Setores	Ocupação (%)
Primário	14,78
Secundário	25,23
Terciário	54,85
Outros	5,14
Total	100

Fonte: Lerner, 1983. Dados do IBGE (1970)

Nota: Dados trabalhados pelo autor.

Tudo isso promoveu um grande inchaço urbano à estrutura da cidade, contribuindo com a extrapolação de seus limites municipais, dando início ao processo de cornubação com os municípios circunvizinhos, os quais formam hoje a região metropolitana. Com isso, o autor mostra que o desenho de uma cidade não surge por acaso, mas é o resultado da sedimentação de fatores que nunca se repetem de modo igual ao longo de sua história e de seu crescimento. Portanto, é a partir desse entendimento que é possível compreender a necessidade de intervir

na cidade, revendo e respeitando seu próprio passado e equipando adequadamente para viver o presente, mas, sobretudo, fornecendo elementos e instrumentos que a preparem para o futuro.

Assim, Aracaju e sua região metropolitana apresentavam um sistema viário básico, definido a partir do aproveitamento das antigas estradas que faziam essa interligação entre os municípios. Dessa forma, as vias urbanas se comunicavam através das antigas ligações, dando assim, continuidade aos antigos traçados e possibilitando a direção do processo de crescimentos dessas cidades (Op. Cit., 1983). Portanto, o sistema viário básico da Grande Aracaju se deu conforme o autor, através dos antigos caminhos e das rodovias, formando assim a rede viária não só de Aracaju, mas, sobretudo a regional. E é a partir dessa rede viária que se consolida o projeto proposto de implantação de um novo modelo de sistema de transporte coletivo para Aracaju e seu aglomerado urbano. Os resultados do estudo proposto para o Aglomerado Urbano de Aracaju permitiram estabelecer uma hierarquização do sistema viário, conforme descreveu o autor:

- a) Rodovias – BR – 235, BR – 101, trechos dos contornos Norte e Sul, e a ligação da BR – 101 ao futuro porto. Essas formam os eixos de serviços;
- b) Eixos de crescimento – compostos principalmente de antigos caminhos, constituindo assim, os eixos indutores da expansão e cornubação urbana;
- c) Eixo da Orla – composto pelas vias que acompanham, à certa distância, a orla marítima, neste caso, principalmente a estrada do Mosqueiro e a futura estrada da Barra dos Coqueiros (estrada que levaria ao Porto);
- d) Vias Coletoras – essas são destinadas à distribuição do tráfego proveniente ou destinado a outras vias;
- e) Vias Auxiliares – são as vias de apoio às coletoras;
- f) Vias Residenciais – são vias destinadas à circulação local (dentro do próprio bairro);
- g) Vias de Pedestres – são as vias de uso preferencial dos pedestres, com equipamentos a estes destinados, ou seja, com equipamentos que pudessem ser utilizados por essas pessoas que circulavam a pé nessas vias da cidade.

Essa foi a formatação e consolidação inicial de uma estrutura viária de um sistema urbano que desenhava sua mobilidade no intuito de garantir maior fluidez e redução do tempo gasto nos deslocamentos entre os eixos de circulação dessa rede viária. Diante dessa conjuntura, o transporte coletivo ganha características próprias ao longo desses eixos, proporcionando um melhor conforto ao usuário, segurança e prioridade no trânsito ao longo

de seu itinerário reduzindo seu tempo de deslocamento (Op. Cit., 1983). Esses são alguns dos objetivos pensados para Aracaju em um momento que se fez necessário repensar não só seus problemas espaciais, mas também seus problemas de mobilidade urbana e, em especial, o transporte público coletivo através do modal ônibus. A cidade passa a se dotar de uma estrutura urbana, que visa a organização do espaço para atingir os demais anseios com a mobilidade urbana. Por isso, o autor dos estudos do Aglomerado Urbano de Aracaju afirma que:

Por fim, a estrutura urbana de Aracaju se complementa com o eixo da orla, definido pela estrada que vai ao Mosqueiro, a avenida Oceânica e o binário da Coroa do Meio, as avenidas Beira Mar, Ivo do Prado, Rio Branco, Coelho e Campos, Antônio Cabral, João Rodrigues e Contorno Norte (Op. Cit., 1983, p. 25).

Ao longo do texto, observa-se aí a espacialização da rede urbana da cidade de Aracaju, assim como, de parte das cidades metropolitanas no momento que se pensa instalar uma nova modalidade de transporte coletivo para atender a região, no momento que Aracaju era a única cidade do Aglomerado a possuir um sistema de transporte coletivo urbano. As outras cidades eram servidas por linhas intermunicipais (semi-urbanas), tendo como terminal, a rodoviária Luiz Garcia, no centro de Aracaju, como se vê na figura 19.

Figura 19 - Terminal rodoviário Luiz Garcia, década de 1980



Fonte: <http://www.busergipe.com/2014/10/a-trajetoria-da-empresa-nossa-senhora.html> Acesso em 04/10/2016

Nota: Figura trabalhada pelo autor.

Esse era o terminal que atendia a região metropolitana e outras cidades do Aglomerado. Com o passar do tempo, algumas linhas regionais mais próximas passaram a

fazer parte do sistema integrado de transporte coletivo de Aracaju como linhas alimentadoras (Op. Cit., 1983). Essas linhas têm uma característica peculiar, são linhas alimentadas por ônibus convencionais (assim como a maioria das linhas do sistema), com trajetos geralmente curtos que permite a acessibilidade da população que não mora ao longo dos eixos estruturais desse sistema de transporte, assim, os ônibus fazem um “curto” trajeto, no qual deixam seus usuários no terminal de integração que recebe essa linha (não são todos os terminais que recebem a linha alimentadora). Daí por diante, os passageiros são transportados por outras linhas, agora não mais a alimentadora.

O sistema tem uma padronização na representação e identificação de suas linhas, cada uma com uma cor definida que a identifica. Essa cor é utilizada na placa lateral e frontal dos ônibus, a exemplo das placas representadas nas figuras 17 e 18 do texto. Santos (2010) explica a dinâmica funcional de cada linha:

- a) A linha Tronco Diametral tem como característica a ligação de um bairro a outro com itinerário passando pela área central da cidade, sendo responsável pelo corredor que trafega;
- b) A linha Diametral liga um bairro a outro com itinerário que passa pela área central da cidade, porém não tem como responsabilidade o corredor que trafega, ou seja, é apenas mais uma linha que passa naquele corredor;
- c) A linha Alimentadora, como já fora explicado, liga um bairro diretamente a um único terminal e retorna para o bairro (conhecida popularmente como a linha bate e volta);
- d) A linha Circular liga um bairro a outros bairros e terminais de integração realizando uma circular na cidade em um único sentido;
- e) A linha Radial liga um bairro aos terminais da área central da cidade com ou sem integração em terminais durante itinerário. O sistema conta com terminais que não fazem integração, porém operam ônibus do SIM, a exemplo do terminal rodoviário Luiz Garcia (Rodoviária Velha) e o terminal no fundo da Rodoviária Velha que recebe o mesmo nome com linhas para os municípios de Nossa Senhora do Socorro, a exemplo da linha Sobrado e Quissamã e o município de São Cristóvão com linhas para a própria sede municipal e Palestina.

Apresenta-se aí a configuração de uma rede de transporte público coletivo urbano de passageiros de Aracaju e sua região metropolitana através do modal ônibus.

Os nós da rede de transporte coletivo não se davam apenas através dos seus pontos de paradas ao longo das vias: Rodovias, BRs e avenidas, mas também dos seus pontos de

embarque e desembarque, a exemplo dos terminais. Então ao longo de seus vários eixos, Aracaju começou a construir seus terminais de integração a partir da implantação do sistema integrado de transporte coletivo. Eram os fixos da rede garantindo a organização e ordenamento dos fluxos da mesma, portanto era o fechamento de um círculo estrutural que materializava definitivamente a rede urbana de transporte coletivo de passageiros a partir de seus elementos fundamentais que constituem uma rede, os elementos fixos (os nós – terminais e pontos de paradas) e os fluxos (pessoas, veículos, mercadorias e ideias). Aracaju, por ser na hierarquia urbana a maior detentora de poder, estabelece uma relação macrocefálica entre os demais municípios; sendo natural que concentre também, o maior parque de terminais de integração na geografia do transporte coletivo de passageiros. Portanto, serão apresentados no quadro 02 os terminais de integração que compõem o SIT/SIM em Aracaju juntamente com seus anos de inauguração.

Quadro 2 - Terminais de integração do SIT/SIM

Nomes	Ano de início de operação	Localização
Visconde Maracaju	1987	Santos Dumont
Distrito Industrial de Aracaju	1987	Distrito Industrial de Aracaju
Jornalista Fernando Sávio	1989	Centro da cidade
*Albino Fonseca	1989	Zona Oeste da cidade
Minervino Fontes	1990	Bairro Atalaia
*Joaquim Sabino Ribeiros	1990	Bairro Industrial
*Mercado	1992	Mercado Central da cidade
Manoel Aguiar (novo terminal do Mercado)	2000	Mercado Central da cidade
Leonel Brizola (novo terminal Zona Oeste)	2006	Bairro Capucho

Fonte: SMTT, 2010.

Nota: Dados trabalhados pelo autor.

*Terminais desativados.

Os primeiros terminais criados para serem de integração foram o Visconde de Maracaju, localizado no bairro 18 do Forte, em 19 de abril de 1987, na Av. Visconde de Maracaju, zona norte da cidade e; o terminal do Distrito Industrial de Aracaju (D.I.A.), também em 19 de abril de 1987, localizado na Av. Heráclito Rollemberg, zona sul. Portanto, terminais que interligavam a cidade de um extremo a outro (SANTOS, 2010).

Dois anos depois, em 1989, integram o sistema, mais dois novos terminais que ligavam outros dois extremos da cidade, zona oeste e o centro. Em 19 de setembro de 1989 foi entregue ao sistema o terminal de integração Albino Fonseca, conhecido popularmente por terminal Zona Oeste, localizado ao lado da Rodoviária José Rollemberg Leite também

conhecida como Rodoviária Nova. Esta última fazendo parte do sistema de transporte público coletivo de passageiros intermunicipal e interestadual.

Além desse, o terminal Jornalista Fernando Sávio, localizado na Praça João XXIII, no centro da cidade, inserido ao sistema em 10 de novembro de 1989, em frente ao terminal Rodoviário Luiz Garcia (Rodoviária Velha). Este último operava com um público oriundo do sistema urbano, suburbano e intermunicipal.

O terminal Albino Fonseca foi destruído em 2006, após incêndio em sua estrutura, sendo completamente desativado e demolido em 13 de julho de 2006. Em frente ao Terminal Rodoviário José Rollemberg Leite foi criado o novo terminal de integração que substituíra o Albino Fonseca, o terminal Leonel Brizola, em 14 de julho de 2006. Esse então passava a ser o novo terminal conhecido como Zona Oeste (Op. Cit., 2010).

O terminal Minervino Fontes (terminal Zona Sul), bairro Atalaia, localizado na rua Prof. Arício Fortes entrou em operação em 30 de março de 1990. Da mesma forma, o terminal Joaquim Sabino (terminal Bairro Industrial) fora inserido ao sistema em 08 de abril de 1990, sendo desativado em 17 de setembro de 2004 e sua estrutura demolida posteriormente para a construção da ponte Construtor João Alves, que iria ligar os municípios de Aracaju e Barra dos Coqueiros, em 2006 (Op. Cit., 2010).

No ano de 1992, mais precisamente em 30 de abril de 1992, entrou no itinerário do sistema de transporte coletivo de Aracaju e região metropolitana, mais especificamente da região de Nossa Senhora do Socorro, o complexo habitacional Taiçoca, o terminal do Mercado, localizado na Av. Coelho e Campos, nas proximidades do Mercado Central da cidade. Não mais entendendo às expectativas operantes do sistema, nem tampouco daqueles que precisam desse modal para sua mobilidade dentro da malha urbana, o terminal é desativado em 24 de janeiro de 2000 e, em seguida, inaugurado o novo terminal que o substituiria, então, foi posto em operacionalização o terminal Manoel Aguiar Menezes (novo Terminal do Mercado) ao lado do estacionamento do mercado municipal Governador Albano Franco (o novo Mercado Municipal), iniciando suas atividades um dia depois da desativação do primeiro, ou seja, em 25 de janeiro de 2000. Completa-se aí a territorialização dos terminais de integração de Aracaju e sua espacialização no sítio urbano (Op. Cit., 2010). Ademais, existem os terminais de bairros, que na realidade funcionam como final de linha, nesse não há integração ao sistema, com uma estrutura melhorada em relação aos pontos

convencionais. Tem-se assim, os terminais do final de linha do conjunto Bugio, na Rua do Comércio e; no conjunto Augusto Franco, na Praça Edeltrudes Teles⁴⁷.

Cada terminal de integração tem uma empresa de transporte coletivo atuante no sistema definida pela SMTT Aracaju como responsável pela segurança, assim como pela catraca, ou seja, a renda do terminal pertence a essa empresa. Contudo, a administração de forma geral ficar sob a responsabilidade da SMTT Aracaju.

A região metropolitana também materializa seus nós na continuidade da rede através de seus pontos de paradas, mas, sobretudo, de seus terminais, sejam eles com ou sem integração. O complexo Rosa Elze, em São Cristóvão tem o terminal Governador Albano Franco⁴⁸ (Terminal Campus), localizado ao lado da Universidade Federal de Sergipe, na Rodovia João Bebe Água, fazendo a conexão de todo esse complexo habitacional com a capital do estado, assim como com sua sede municipal. Ainda em São Cristóvão tem o Terminal Erundino Prado (Terminal Rodoviário de São Cristóvão, a rodoviária do centro da cidade) que funciona como terminal de integração ao sistema⁴⁹. De igual maneira, em Nossa Senhora do Socorro, no complexo habitacional Taíçoca, foi inaugurado em 20 de setembro de 2009, após parceria entre a prefeitura de Aracaju e a do município de Socorro, o terminal de integração Franklim de Oliveira Ribeiro⁵⁰, localizado entre os conjuntos Marcos Freires I e II, o qual interliga não só esse município à capital, mas, sobretudo ao seu próprio território. Portanto, esses últimos constituem os terminais de integração do SIM, os quais estabelecem conexão com os demais terminais do SIT já que ambos fazem parte de um mesmo sistema de transporte coletivo.

Os terminais da Zona Oeste, Mercado, Maracaju, D.I.A e Zona Sul funcionam também como terminais receptores, ou seja, recebem linhas alimentadoras. O Zona Oeste recebe as linhas dos complexos habitacionais de Nossa Senhora do Socorro, a exemplo dos Conjuntos Jardim (linha 302, Conj. Jardim/Zona Oeste), Parque dos Faróis (linha 305 Parque dos Faróis/Zona Oeste), Sobrado (linha 308, Sobrado/Zona Oeste) e etc. O Mercado agrega como linhas a 073, Atalaia Nova Mercado, oriunda da Barra dos Coqueiros; a linha 613, Bairro Industrial/ Mercado. Enquanto o terminal da Maracaju, conta com a linha 102

⁴⁷ Fonte: <http://www.smttaju.com.br/terminais-de-integracao> Acesso em 14/06/2010.

⁴⁸ Não foi encontrado registros com a data de sua fundação.

⁴⁹ Fonte: <http://www.smttaju.com.br/transporte/744-sistema-integrado> Acesso em 28/10/16.

⁵⁰ Fonte: <http://www.infonet.com.br/noticias/cidade/ler.asp?id=89978> Acesso em 28/10/16.

Soledade/Maracaju. O D.I.A., com a linha 402.1 Santa Lúcia/D.I.A. 01. Linha 402 Santa Lúcia/D.I. A 02. Linha 406 Aloque/D.I.A. e; o Zona Sul com as linhas 600 CP 1 Circular Praias 01 e 600 CP 2 Circular Praias 02. Estes terminais recebem ainda outras linhas alimentadoras, porém não se faz necessário expor mais exemplos dessas linhas, pois uma vez entendido os conceitos de cada tipo de linha, conforme já exposto neste trabalho, basta observar o quadro 3, representado abaixo e se verificará quais linhas se adequam aos determinados conceitos.

Quadro 3 - Itinerário das linhas de ônibus de Aracaju e região metropolitana

Ordem	Itinerário Numérico	Itinerário Nominal
1	309	Centro Administrativo/ Zona Oeste
2	002	Fernando Collo/D.I.A.
3	711	D.I.A./Nova Saneamento
4	501	Povoado São José/Zona Sul
5	064	Albano Franco/Centro Via Porto Dantas
6	703	Augusto Franco/Siqueira Campos
7	080	Bugio/ Atalaia
8	004	Santa Maria/ Mercado
9	100 1	Circular Shopping's 01
10	030	Marcos Freire I e III/D.I.A.
11	710	D.E.R./Veneza
12	408	Paraíso Sul/D.I.A.
13	062 B	Piabeta/Mercado
14	200 1	Circular Indústria e Comércio 01
15	709	D.I.A./Centro Via Clínica
16	502	Aeroporto/Zona Sul
17	707	Castelo Branco/Centro
18	607	Santos Dumont/Mercado
19	062	Piabeta/Centro
20	715	Tijuquinha/Desembargador Maynarde
21	704	Conj. Jardim/Osvaldo Aranha
22	003	João Alves/Orlando Dantas
23	031	Eduardo Gomes/Desembargador Maynard
24	409	Riomar/D.I.A.
25	001	Augusto Franco/Bugio
26	706	Santa Lúcia/Centro Via Suissa
27	600 CP 1	Circular Praias 01
28	612	São Carlos/Mercado
29	718	Guajará/Palestina/Osvaldo Aranha
30	719	Sobrado/Osvaldo Aranha
31	020	Piabeta/D.I.A.
32	702	Augusto Franco/Beira Mar
33	060	Padre Pedro/Campus
34	801	Luiz Alves//Campus
35	717	Mosqueiro/Centro
36	504	17 de Março/Zona Sul Via Aquários
37	032.1	Tijuquinha/Osvaldo Aranha 01
38	713	São Cristóvão/Palestina/Osvaldo Aranha

39	040	Marcos Freire II/D.I.A.
40	005	Maracaju/D.I.A.
41	050	Campus/Hospital Universitário
42	103	Conj. Maria do Carmo/Maracaju
43	615	Bugio/Centro
44	503	Conj. Beira Mar/Zona Sul
45	032.2	Tijuquinha/Osvaldo Aranha 02
46	505	Santa Maria/Zona Sul
47	403	Santa Maria/D.I.A.
48	402.3	Santa Lúcia/D.I.A. 3
49	073	Atalaia Nova/Mercado
50	040 A	Marcos Freire II/Atalaia
51	075	Litoral Norte/Mercado
52	302	Conj. Jardim/Zona Oeste
53	100 2	Circular Shopping's 02
54	065	Marcos Freire II/Centro
55	009	Terminal Marcos Freire/Atalaia
56	305	Parque dos faróis/Zona Oeste
57	072	Barra dos Coqueiros/ Centro
58	406	Aloque/D.I.A.
59	101	Parque São José/Maracaju
60	008	Porto Sul/Bairro Industrial
61	714	Quissamã/Osvaldo Aranha
62	722	Estiva/ Mercado
63	402.2	Santa Lúcia/D.I.A. 02
64	301	Luiz Alves/Zona Oeste
65	071	Atalaia Nova/Centro
66	405	17 de Março/D.I.A. Via Aquárius
67	313	Luiz Alves/Campus
68	407	Padre Pedro/D.I.A.
69	712	Quissamã/Mercado
70	716	Socorro/BR/Osvaldo Aranha
71	708	Terminal Rodoviário/Bairro América
72	1003. B	Corujão 03B
73	1002. B	Corujão 02B
74	1001. B	Corujão 01B
75	1002	Corujão
76	600 CP2	Circular Parias 02
78	606	Parque São José/Centro
79	402.1	Santa Lúcia/D.I.A
80	701	Jardim Atlântico/Centro
81	1003. A	Corujão 03 ^a
82	1002. A	Corujão 02 ^a
83	1001. A	Corujão 01 ^a
84	1001	Corujão
85	613	Bairro Industrial/Mercado
86	605	18 do Forte/Centro
87	401	Inácio Barbosa/UNIT/D.I.A.
88	1003. C	Corujão 03C
89	1002. C	Corujão 02C
90	1001. C	Corujão 01C
91	1003	Corujão

92	901	Socorro/Terminal Marcos Freire
93	614	Sanatório/Centro
94	604	Terminal Rodoviário/Maranhão
95	312	Pedreira/Zona Oeste
96	311	Rita Cacete/Zona Oeste
97	307	São Cristóvão/Zona Oeste
98	102	Soledade/Maracaju
99	411. B	Inácio Barbosa/D.I.A. B
100	404	Caípe Novo/D.I.A.
101	070	Santa Maria/Campus
102	061	Marcos Freire/Centro
103	310	Terminal Rodoviário/Shopping Riomar
104	306	Guajará/Palestina/Zona Oeste
105	102	Soledade/Maracaju (2)
106	411	Inácio Barbosa/D.I.A.
107	034	Terminal Rodoviário/Lourival Batista
108	065. B	Marcos Freire/Mercado
109	051	Atalaia/Centro
110	308	Sobrado/Zona Oeste
111	200.2	Circular Indústria e Comércio 02
112	074	UNIT/Centro Via Hospital Primavera
113	410	Inácio Barbosa/Jardins/D.I.A
114	035	Terminal Rodoviário/Nova Saneamento
115	063	Albano Franco/Centro Via Osvaldo Aranha
116	007	Fernando Collo/Atalaia

Fonte: <http://www.smttaju.com.br/smtt/transporte/itinerario-e-horario-dos-onibus?limitstart=0> Acesso em 28/09/16

Nota: Dados trabalhados pelo autor.

Em 1982, antes do sistema integrado, Aracaju contava com 37 linhas de ônibus operantes no sistema urbano de transporte coletivo de passageiros, conforme dados da tabela 3. Após estudos do GEIPOT, elaborou-se uma política pública de transporte coletivo, pautada na integração do sistema, cujo objetivo era a melhoria da circulação dos pedestres, ônibus e automóveis nas áreas centrais da cidade de Aracaju, assim como em todo perímetro urbano, garantindo a mobilidade urbana de forma racional. Diante disso, pensou-se em um sistema de transporte coletivo urbano racionalizado, que resultou na redução dos números de linhas que operavam no sistema, de 37 para 19, a fim de melhorar a eficiência do sistema. Houve, portanto, uma redução de 51,36% do número de linhas existentes no sistema com a inserção do SIT em 1986. Há exatamente trinta anos, decorrente é claro, de todo o processo de crescimento que a região enfrenta o número de linhas operante no sistema de transporte integrado, SIT/SIM, saiu de 19 para 116 linhas, correspondendo, portanto, a um crescimento de 610,53% no número de novas linhas. Assim, o sistema de transporte público coletivo de passageiros por ônibus, é capaz de suscitar a curiosidade para que novos trabalhos possam observar e analisar o fenômeno do crescimento urbano.

2.4 O TRANSPORTE PÚBLICO DE ARACAJU: CIRCULAÇÃO DE INDIVÍDUOS EM CONDIÇÕES ESTRUTURAIS

Quem usa essa modalidade de transporte? O transporte público de passageiros em Aracaju e região metropolitana é frequentado por pessoas de classes menos abastadas da sociedade, entre eles trabalhadores da iniciativa privada e estudantes. Trabalhadores das fábricas, comércio, prestadores de serviços, indústria da construção civil (embora muitos desses façam uso da bicicleta e ciclomotores) e estudantes. Em seus registros, a SMTT classifica os usuários do transporte coletivo transportados como: Sem Desconto – é aquele cujo o usuário paga uma passagem inteira, sem desconto e a dinheiro; O Passe Escolar – é aquele que o usuário para utilizar o transporte paga sua passagem através do passe escolar (uma espécie de tíquete pago antecipadamente e à medida que utiliza é descontado). Esse instrumento só é permitido aos estudantes (sejam eles do ensino tradicional, Primeiro e Segundo Grau, seja de cursos técnicos e/ou superior), pagando meia passagem em dias úteis para transitar no transporte coletivo a bem dos estudos e; o Vale-Transporte – é um meio pelo qual o passageiro que está empregado de carteira assinada em uma empresa/firma tem o direito à passagem para garantir o seu deslocamento até o trabalho e, com isso, se beneficia do vale-transporte para fazer uso do transporte público coletivo. A empresa/firma paga antecipadamente a recarga do cartão e a passagem será descontada à medida que o cartão for sendo utilizado.

Outrora, tanto o passe escolar quanto o vale-transporte eram confeccionados em papel. Os beneficiários do passe escolar faziam o pagamento nos postos credenciados, ao mesmo instante que recebiam os tíquetes correspondentes a esses. Atualmente, esse usuário utiliza um cartão magnético e recarrega nos postos credenciados e/ou pela internet através do site para esse fim. Quanto ao vale-transporte, ele se diferencia um pouco em relação ao passe. O vale, o usuário não compra ou recarrega o cartão, ele é um instrumento utilizado pelos empregadores, ou seja, é a passagem que os patrões pagam aos seus empregados, assim, só quem pode comprar o vale são os empregadores e repassam para seus empregados. Esses cartões são recarregados todo mês pelo patrão nos postos credenciados.

Partindo dessas variáveis é possível entender quem usa o transporte público coletivo de passageiros de Aracaju e região metropolitana. O transporte de massa no Brasil, compreendido pelo transporte urbano coletivo de passageiros, seja no modal rodoviário ou ferroviário, os mais comuns no país são de uso das classes de menor poder aquisitivo,

geralmente das pessoas que trabalham no comércio (lojas, supermercados, prestadoras de serviços, indústria, clínicas, entre outros), autônomos (pedreiros, ambulantes, pintores, etc.) e estudantes (os filhos desses trabalhadores acima mencionados, esposas e muitas vezes até mesmo esses trabalhadores que estudam em outros turnos em busca de melhores condições de vida futura).

Para melhor compreender essa discussão, na tabela 9, serão apresentados dados com variáveis que classificam os tipos de usuários do transporte coletivo de passageiros por ônibus de Aracaju e sua região metropolitana.

Tabela 9 - Nº de passageiros transportados por empresa - abril 2004 - SIT/SIM

Empresas	Sem. Desconto	Passe Escolar	Vale transporte	Total
Progresso	643.304	642.208	1.229.136	2.514.648
Halley	294.506	259.320	548.355	1.102.181
São Pedro	245.430	217.549	475.407	938.386
São Cristóvão	263.977	275.479	570.351	1.109.807
V.C.A.	131.812	134.730	323.538	590.080
Total Geral	1.579.029,00	1.529.286,00	3.146.787,00	6.255.102,00

Fonte: SMTT/Aracaju, 2004

Nota: Dados trabalhados pelo autor.

A melhor resposta de quem usa essa modalidade de transporte, ou melhor, de quem atende esse modal de transporte de massa vem da própria Lei Complementar Nº 042 de 04 de outubro de 2000, que institui o Plano Diretor de Aracaju, quando em seu Capítulo III, trata da Política de Transportes, Tráfego e Sistema Viário, artigo 44, inciso III, alínea a) estabelece que o sistema de transporte deve assegurar a acessibilidade aos centros de emprego, comércio, serviços e aos equipamentos urbanos de saúde, educação e lazer; assim como a alínea b) estabelece que deve-se avaliar e promover a integração física dos terminais de transportes às áreas em que se localizam, permitindo o livre fluxo de passageiros e a formação de pequenos centros locais de comércio e serviços (dentro dos terminais são visíveis esses pequenos comércios e prestadores de serviços).

Ainda em relação à tabela 9, é possível se observar três tipos de usuários do transporte coletivo de passageiros, o que paga sua passagem de forma integral, ou seja, no dinheiro, sem desconto; o que paga sua passagem através do passe escolar; e, o que paga através do vale-transporte. Para melhor caracterizar, observando a tabela acima, no mês de abril de 2004, os sistemas integrados (SIT/SIM) transportaram um total de 6.255.102, passageiros, em apenas um mês, incluindo todas as modalidades de pagamentos. Desse total, 25,45% desses

passageiros pagaram a sua passagem sem desconto. Esses são usuários que não correspondem a um passageiro permanente, pois se trata de pessoas que usam o transporte ocasionalmente, muitos são autônomos, outras pessoas que vêm de outras cidades que não fazem parte da região metropolitana (do sistema integrado) muitas vezes vindo à procura de serviços especializados, como os centros médicos, por exemplo, e por não se encaixarem em nenhuma das outras duas variáveis, utilizam o transporte, precisando pagar a dinheiro suas passagens e, assim, garantir sua mobilidade na cidade utilizando os serviços de transporte urbano coletivo.

A outra variável corresponde a 24,45% dos passageiros transportados. O passe escolar foi a terceira modalidade mais utilizada no transporte coletivo, no mês de abril de 2004 e o vale-transporte a maior com 50,31% das passagens cobradas. Vale lembrar também que no mês de abril poucas escolas iniciam as aulas, por isso, o número de passes escolares ter ficado na terceira colocação entre as modalidades de pagamento de passagens para utilização dos serviços de transporte coletivo.

No entanto, no meio do ano, momento em que todo sistema urbano já se encontra no itinerário do desenvolvimento econômico e social, percebe-se um crescimento dos números da mobilidade urbana promovida pelo sistema viário de transporte coletivo. A tabela 10 mostra esse cenário quando comparada com a tabela 9.

Tabela 10 - Passageiros transportados por empresa - maio de 2006 SIT/SIM

Empresas	Sem. Desconto	Passe Escolar	Vale transporte	Total
Progresso	337.759	703.308	1.183.651	2.224.718
Halley	103.537	212.108	381.450	697.095
São Pedro	21.491	48.262	86.930	156.683
Tropical	121.868	318.045	423.959	863.872
São Cristóvão	157.135	408.828	755.806	1.321.769
Cidade Jardim	121.563	203.346	376.995	701.904
Cidade Histórica	45.826	22.571	74.838	143.235
V.C.A.	159.864	414.376	743.708	1.317.948
Total Geral	1.069.043,00	2.330.844,00	4.027.337,00	7.427.224,00

Fonte: SMTT/Aracaju (2006)

Nota: Dados trabalhados pelo autor.

Comparando as duas tabelas, observa-se que houve uma redução em relação ao número de passageiros transportados pagando passagem sem desconto. Enquanto em abril de 2004 foram 25,24% dos passageiros transportados, pouco mais que dois anos depois, houve uma queda brusca para 14,39% dos passageiros transportados, o que mostra a volatilidade dessa modalidade de usuário. Esses passageiros não se prendem a um único tipo de transporte,

então, podem fazer sua mobilidade através do ônibus, dos táxis, dos motos táxis e até do transporte clandestino de passageiros, por isso, um número tão flexível dessa modalidade de usuário. No comparativo entre as duas tabelas, houve uma redução de 10,85% entre esses pouco mais de dois anos. Diferentemente ocorre com as outras duas modalidades, pois esses só podem usar suas passagens no sistema de transporte público de passageiros, cujo modal é o ônibus, uma vez que suas passagens são pré-pagas e, portanto, já definidas e os demais sistemas de transportes existentes na cidade não têm como fazer uso desses recursos porque não têm como resgatar o dinheiro pré-pago nessas passagens.

Quanto ao Passe Escolar, saiu da cifra de 24,45% dos passageiros transportados para 31,38% em maio de 2006 entre os usuários do SIT/SIM, Portanto, um crescimento de 6,93%. Fenômeno não difícil de compreensão, uma vez que todo ano (e no decorrer do ano também) cresce o número de estudantes e de pessoas que se matriculam em cursos profissionalizantes e que dependem desse modal de transporte, utilizando-se da vantagem de pagar meia passagem com o uso do Passe Escolar⁵¹. O Passe Escolar dar direito ao aluno que esteja matriculado em qualquer instituição de ensino de Nível Básico, Médio, Superior e/ou Profissionalizante reconhecido pelo MEC e credenciada no Aracajucard e que requeira sua carteira (cartão eletrônico) de estudante no órgão competente⁵², para com ela poder comprar⁵³ sua meia passagem e fazer uso no transporte coletivo nos dias úteis da semana e aos sábados.

No ônibus, o pagamento da passagem é feito utilizando o cartão, onde o usuário deve proceder da seguinte forma: aproxima o cartão do validador que é um aparelho afixado no ônibus e nos terminais de integração ao lado do caixa do cobrador em frente à catraca que libera o passageiro quando paga a passagem, após o desconto do crédito eletrônico o estudante deve passar a digital cadastrada nesse mesmo aparelho (Finger) para que assim seja feita sua identificação e consequentemente a liberação do estudante ao interior do ônibus. Caso não seja reconhecida as digitais o cobrador está orientado a solicitar ao portador do cartão, um documento de identificação com foto, sendo identificado, o cobrador poderá

⁵¹ O cartão Escolar é destinado a estudantes com idade igual ou superior a sete anos, regularmente matriculados nas instituições de ensino credenciadas na AracajuCard. Para ter acesso a ele é preciso residir em Aracaju ou área metropolitana (municípios Nossa Senhora do Socorro, São Cristóvão e Barra dos Coqueiros), conforme lei 1.071/85 art. 1º. Sua função é viabilizar o acesso ao desconto de 50% (meia passagem) no pagamento da tarifa do transporte coletivo urbano.

⁵² SETRANSP (Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros do Município de Aracaju).

⁵³ SETRANSP (Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros do Município de Aracaju) e no Site: <http://aracajucard.com.br/escolar/> Acesso em 06/11/2016.

liberar o acesso do usuário, após liberar a catraca manualmente e esse passageiro deve ser orientado a procurar a sede do Aracajucard para um novo cadastramento das digitais⁵⁴.

Da mesma forma, o Vale Transporte percorreu o mesmo caminho que o Passe Escolar. Embora com um crescimento um pouco mais tímido que o último, mas não deixou de ser relevante, saindo em abril de 2004 de uma fração de 50,31% dos passageiros transportados naquele mês através desta forma de pagamento, para um cifra de 54,22% no mês de maio de 2006, pouco mais de dois anos depois. Um crescimento de 3,91% de crescimento. No mês de abril de 2004 foram transportados um total de 6.255.102 passageiros pelo SIT/SIM. Dois anos depois, maio de 2006, 7.427.224 passageiros, compreendendo, portanto os dois sistemas integrados, SIT/SIM, que na realidade corresponde a um único sistema, muda-se de nomenclatura apenas pela abrangência, mas é um único sistema viário urbano de passageiros.

Portanto, enquanto observamos que a variável Sem Desconto caminhou à jusante do sistema, as outras duas seguiram o itinerário a montante no comparado das duas tabelas. Da mesma forma o número real de passageiros transportados ao longo desses dois anos analisados.

Nesse mesmo período, foi utilizada uma frota de 438 ônibus em dias úteis, de 337 aos sábados e de 260 aos domingos, conforme indica tabela 11.

Tabela 11- Frota por empresa - abril 2004 - SIT/SIM

Nome da empresa	Dias Úteis	Sábado	Domingo	Total
Progresso	160	120	93	373
Halley	67	50	33	150
São Pedro	79	68	56	203
São Cristóvão	83	68	57	208
V.C.A.	49	31	21	101
Total Geral	438	337	260	1.035

Fonte: SMTT/Aracaju (2004)

Nota: Dados trabalhados pelo autor.

Aos sábados e domingos é natural haver a redução do número de ônibus disponíveis nas linhas, uma vez que com a redução do fluxo de passageiros, o que é natural aos sábados e mais ainda aos domingos, então aquelas linhas, principalmente as que circulam nas regiões de comércio e serviços típicos de usos semanais são reduzidas pelas empresas de forma programada e aumentando-se as que circulam pelas áreas de lazer e entretenimentos, como shoppings, parques e praias. Em 2006 a frota geral cresceu para os dias úteis, aos sábados

⁵⁴ <http://aracajucard.com.br/escolar/> Acesso em 06/11/2016.

permaneceu o mesmo número, enquanto que aos domingos reduziu significativamente. Basta observar a tabela 12.

Tabela 12 - Frota por empresa - maio 2006 - SIT/SIM

Nome da empresa	Dias Úteis	Sábado	Domingo	Total
Progresso	122	91	63	276
Halley	37	24	17	78
São Pedro	16	14	8	38
Tropical	42	27	12	81
São Cristóvão	91	72	55	218
Cidade Jardim	38	25	18	81
Cidade Histórica	11	10	8	29
V.C.A.	94	74	54	222
Total Geral	451	337	235	1.023

Fonte: SMTT/Aracaju (2006)

Nota: Dados trabalhados pelo autor.

Em relação a abril de 2004, a frota total de ônibus em dias úteis cresceu 2,89% no intervalo de dois anos o que mostra aumento na demanda de usuários por essa modalidade de transporte. Contudo, é um crescimento pequeno em se tratando de uma região metropolitana. Diante disso, cabe observar suas causas, as quais podem está ligadas às facilidades do crédito de financiamento ao meio de transporte particular, como o carro próprio, a motocicleta, a motoneta, assim como outros fatores, a exemplo, do transporte clandestino de passageiros que tem se tornando um grande desafio nos últimos anos para o transporte regular e para os órgãos fiscalizadores; têm-se também as pessoas que hoje usam muito a bicicleta para ir trabalhar e para ir à escola.

Com a facilidade da compra do próprio meio de transporte, as pessoas passaram a utilizar esses veículos para ir trabalhar, levar os filhos às escolas e ao lazer, nos finais de semana, conseqüentemente, diminui a demanda do transporte coletivo de passageiros e, por outro lado, aumenta o número de carros nas ruas e avenidas dificultando a mobilidade urbana. Enquanto aumentou a frota nos dias úteis, no domingo, dia de menor fluxo do transporte coletivo de passageiros, no intervalo desses dois anos analisados, houve uma redução significativa de 10,64% no número de ônibus circulando nas artérias carroçáveis de Aracaju e região metropolitana. Ainda assim, nos dias de sábados os números se mantiveram iguais. Contudo, mesmo tímido, houve um aumento na demanda de passageiros do transporte coletivo nesse intervalo de tempo.

Diante dos dados expostos e analisados, além da política de transporte, tráfego e sistema viário de Aracaju fica claro quem usa o sistema de transporte público coletivo a que

ele atende. O sistema atende a três públicos distintos, porém o que mais se destaca é o trabalhador regular, aquele que dispõem de um contrato trabalhista, seja na iniciativa privada ou pública e recebe um vale-transporte para garantir sua mobilidade aos espaços de trabalho. Ao estudante e a um grupo de pessoas de difícil caracterização do ponto de vista de sua atividade econômica, porém que está inserido no grupo daqueles que utilizam o transporte público de passageiros em Aracaju e região metropolitana, ou seja, está no grupo das classes de menor poder aquisitivo da região e/ou do estado, uma vez que quem detém seu meio de transporte particular em Aracaju e região metropolitana dificilmente faz uso do transporte público coletivo de passageiros.

O transporte público é um elemento fundamental no conjunto da dinâmica urbana, garantindo não só o ciclo da vida social de seus habitantes, mas também a garantia da reprodução do espaço urbano e da produção/reprodução do capital, através do processo econômico e social que o transporte promove na cidade. As distâncias a serem percorridas nas cidades tornam-se cada vez mais frequentes decorrentes dos processos de expansão da malha urbana, assim o transporte coletivo, torna-se o elo entre os vários sistemas urbanos permitindo, dessa forma, uma melhor comunicação através de uma rede de transporte cada vez mais coesa. Da mesma forma, Manolo (2007) compreende a importância dos meios de transportes públicos na dinâmica social dos habitantes citadinos, por isso, afirma que:

Diante da configuração geográfica das cidades atuais e das grandes distâncias a serem percorridas dentro delas, sem o uso de meios de transporte é possível chegar ao trabalho, à casa dos amigos, à escola, aos parques públicos, aos espetáculos culturais, aos centros comerciais – mas nunca na velocidade requerida pelo ritmo de vida sob o capitalismo, e sem o conforto necessário (p.60).

Isso mostra o quão essencial é o transporte público nas cidades, viabilizando a vida social de seus habitantes num espaço cada vez mais mutável, inconstante e variável, imprimindo o ritmo das mudanças, principalmente com a globalização e mundialização, não só de mercadorias, mas também, dos costumes. Diante dessa cidade, se faz necessário que se tenha um transporte público eficiente capaz de atender aos anseios da sociedade vigente. Para tanto, entende-se que a prestação de um serviço de qualidade através do transporte público, que atualmente é desenvolvido por empresas privadas, só é possível através de concorrência pública, a qual favorece os preços mais baixos para os custos do transporte e consequentemente dos seus usuários. Contudo, Aracaju e região metropolitana, não faz concorrência pública, desde o início do sistema integrado de transporte público coletivo. As

empresas já existentes atuantes no antigo sistema urbano de transporte coletivo, passaram a atuar no novo através de permissão do gestor e não de concorrência pública, o que permitiu inclusive o monopólio desses grupos empresariais no sistema. O que fica bem visível nas duas tabelas a seguir (13 e 14).

Tabela 13 - Frota por empresa - abril 2004 – SIT

Nome da empresa	Dias Úteis	Sábado	Domingo	Total
Progresso	139	104	82	325
Halley	56	41	27	124
São Pedro	36	29	25	90
São Cristóvão	67	57	49	173
V.C.A.	34	18	14	66
Total Geral	332	249	197	778

Fonte: SMTT/Aracaju (2004)

Nota: Dados trabalhados pelo autor.

Percebe-se que no sistema integrado de transporte, que compreende apenas o município de Aracaju, quem monopoliza o sistema é o grupo Progresso em todas as variáveis apresentadas na tabela. Em segundo lugar, o grupo Bomfim (conhecido também como grupo São Pedro) com três empresas atuando, São Pedro, São Cristóvão e Viação Cidade de Aracaju (V.C.A.) e; por último, o terceiro grupo atuante no sistema, o grupo Halley.

Tabela 14 - Frota por empresa - maio 2006 – SIT

Nome da empresa	Dias Úteis	Sábado	Domingo	Total
Progresso	113	85	60	258
Halley	37	24	17	78
São Pedro	2	1	1	4
Tropical	35	23	10	68
São Cristóvão	59	46	38	143
Cidade Jardim	26	17	12	55
Cidade Histórica	0	0	0	0
V.C.A.	77	58	43	178
Total Geral	349	254	181	784

Fonte: SMTT/Aracaju (2006)

Nota: Dados trabalhados pelo autor.

No ano de 2006, nada mudou em relação ao monopólio das empresas de ônibus quanto à operação do sistema de transporte público coletivo. O grupo Progresso continuou como o detentor do maior número de linhas operantes no sistema em Aracaju, agora com mais uma nova empresa, além da própria Progresso, também a Tropical. Como segundo maior, continuou o grupo Bomfim com suas três empresas, São Pedro, São Cristóvão e Viação

Cidade de Aracaju (V.C.A.). Ainda tem uma quarta empresa, a Cidade Histórica, mas só atua no Sistema Integrado Metropolitano (SIM). Por último, continua o grupo Halley, porém agora com duas empresas, Halley e Cidade Jardim, assim como o grupo Progresso.

Tabela 15 - Frota por empresa - abril 2004 – SIM

Nome da empresa	Dias Úteis	Sábado	Domingo	Total
Progresso	21	16	11	48
Halley	11	9	6	26
São Pedro	43	39	31	113
São Cristóvão	16	11	8	35
V.C.A.	15	13	7	35
Total Geral	106	88	63	257

Fonte: SMTT/Aracaju (2004)

Nota: Dados trabalhados pelo autor.

Diferentemente do SIT, no SIM o monopólio muda de grupo empresarial, ficando sob o comando do grupo Bomfim, através de três empresas, São Pedro, São Cristóvão e V.C.A. conforme demonstram as tabelas 15 e 16. O grupo Progresso fica em segundo e o Halley em terceiro, este é o menor grupo entre os três. Em 2006, o mapa do sistema se altera com uma redução brusca da participação da Progresso no SIM e da saída da Halley, ficando apenas o grupo Bomfim. A tabela 16 deixa essa questão mais perceptível.

Tabela 16 - Frota por empresa - maio 2006 – SIM

Nome da empresa	Dias Úteis	Sábado	Domingo	Total
Progresso	9,00	6,00	3,00	18,00
Halley	0,00	0,00	0,00	0,00
São Pedro	14,00	13,00	7,00	34,00
Tropical	7,00	4,00	2,00	13,00
São Cristóvão	32,00	26,00	17,00	75,00
Cidade Jardim	12,00	8,00	6,00	26,00
Cidade Histórica	11,00	10,00	8,00	29,00
V.C.A.	17,00	16,00	11,00	44,00
Total Geral	102,00	83,00	54,00	239,00

Fonte: SMTT/Aracaju, 2006

Nota: Dados trabalhados pelo autor.

Em 2006, a São Pedro monopoliza o SIM quase que em sua totalidade, sendo que sua maior concorrente, a Progresso, teve uma redução de 21 para apenas 16 ônibus na participação efetiva do SIM em dias úteis com suas duas empresas, a própria Progresso e a Tropical. No entanto, o grupo Bomfim (São Pedro) detém as demais linhas com quatro empresas, a São Pedro, São Cristóvão, Cidade Histórica e V.C.A. Ainda nesse mesmo ano, no

mês de maio, as empresas integrantes do SIT/SIM, juntas realizaram um total de 138.382,50 viagens no emaranhado das ruas, avenidas, rodovias e BRs que cortam essas cidades que compreendem a região metropolitana de Aracaju em quilometragem total⁵⁵ de 3.656.706,97.

Com suas empresas concessionárias que operam no sistema através dos ônibus garantindo assim a mobilidade das pessoas que dependem do transporte público; com seus terminais com ou sem integrações; com seus pontos de paradas; com ruas, vias, avenidas, rodovias e BRs que meandram a rede de transporte coletivo dessa região e; com seus usuários e órgãos fiscalizadores se estrutura e se materializa o sistema de transporte público coletivo de passageiros por ônibus de Aracaju e região metropolitana, o SIT/SIM, configurando dessa forma a rede viária de transporte público urbano da região. Assim, o espaço da cidade como qualquer outro, ao mesmo tempo que é produtor, também é produto dessas relações sociais. Além disso, o sistema viário de transporte coletivo que é um grande indutor desse processo de produção espacial da cidade permite identificar os atores políticos dessa produção econômica e social do espaço. Nos meandros dessa discussão, Manolo (2007) apresenta as prefeituras, os empresários do transporte público, os trabalhadores desse setor de transporte e os passageiros, como sendo esses atores políticos, além de outros empresários de setores distintos que eventualmente ou indiretamente atuam neste conflito.

⁵⁵ SMTT Aracaju, 2006.

CAPÍTULO 3

A CRISE DO SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO DA REGIÃO METROPOLITANA DE ARACAJU

3.1 REGULAÇÃO E POLÍTICAS PÚBLICAS NO TRANSPORTE DE PASSAGEIROS

Há consenso que no Brasil o transporte coletivo regulamentado vive uma profunda crise, a qual decorre de vários fatores, dentre eles a falta de investimentos e da incapacidade de competir com outras modalidades de transporte urbano que surgiram a partir da crise estrutural do capital que remete à década de 1970 e que perdura até os dias atuais. Essa crise rebate o desemprego que tem como resultado, sobretudo na década de 1990 o surgimento de novas modalidades de transporte de massa. Por isso, Bodmer e Porto (2004) entendem que:

Na época atual, com o País mergulhado em uma crise dentro da qual se entrelaçam as realidades mundial, nacionais, regionais e locais, uma reflexão crítica sobre os rumos do transporte coletivo urbano é pertinente e urgente, com expectativa de encontrar algumas oportunidades para a recuperação do setor (p. 79).

O transporte informal e o individual é um dos problemas, não é regulamentado e sua tendência é crescer com a crise financeira que as famílias têm enfrentado mediante a redução dos postos de trabalho com a crise do capital e a financeirização da economia. Diante do exposto, Bodmer e Porto (2004) entendem que como consequência desses problemas o setor tem sofrido nos últimos anos uma redução de produtividade e de usuários, tornando-se incapaz de manter os usuários antigos e atrair novos, por isso precisa reconhecer a importância da visão mercadológica para poder reconquistar e ampliar seu espaço num mercado em que seus concorrentes são cada vez mais competitivos e em maior número.

Os autores demonstram que mesmo enfrentando uma grande crise, reflexo da queda significativa da demanda, o setor se mantém em uma paralisia, mostrando-se incapaz de criar estratégias que possam atrair o usuário, tornando-se competitivo diante de seus concorrentes. Na perspectiva de solucionar o problema os autores trabalham com o conceito de marketing⁵⁶

⁵⁶ O marketing de relacionamento se estabelece a partir do bom relacionamento entre o cliente, neste acaso o usuário do transporte e o funcionário da empresa, ou seja, o bom atendimento da empresa para com o cliente

de relacionamento para tornar o setor mais atraente e competitivo enfrentando a crise que o transporte coletivo está estacionado e, assim, recuperar seu espaço no mercado de transporte de pessoas. É preciso adotar decisões com o objetivo de mudar essa realidade aí exposta com relação ao transporte coletivo regulamentado, por isso, Strambi (2004) entende que:

Os custos e os benefícios que resultam de qualquer decisão econômica se distribuem de forma desigual entre diferentes indivíduos ou setores da sociedade. Aí incluem as decisões relativas ao transporte urbano. Essas ações econômicas, mesmo quando estabelecidas visando assegurar uma alocação de recursos eficiente, tem impactos distributivos que podem afetar a população de uma forma que pode ser considerada socialmente injusta (p. 103).

Para Bodmer e Porto (2004) o fenômeno da globalização trouxe diversos impactos sobre o sistema capitalista contemporâneo e esse sistema apresenta sinais evidentes dos limites de crescimento, impondo a necessidade urgente de se repensar os princípios que norteiam sua direção e o seu desenvolvimento. Esses autores entendem que:

O processo de transformações no contexto socioeconômico e político, ocorrido nas últimas décadas, atingiu todos os agentes da sociedade. Mesmo os setores como transporte que, até então, usufruíam de proteção regulatória do Estado, já estão sofrendo os impactos da chamada era pós-industrial, que alterou a vida das pessoas, das organizações e da sociedade como um todo. O reconhecimento do fenômeno da complexidade e da interconectividade conduz a um sistema em que tudo se torna mais vulnerável e imprevisível, exigindo adaptações urgentes. As organizações, de uma maneira geral, passam durante a sua existência por um processo que pode ser explicitado por uma seqüência de fases, delimitadas por momentos de avanço e de crise. Para o setor de transporte coletivo, abrangendo os seus órgãos gestores, reguladores e operadores, a mesma observação pode ser válida (Op. Cit., p. 79 – 80).

À medida que a sociedade passa por um processo de transformação, imposto por uma conjuntura sistêmica operante no bojo da sociedade, surgem também as necessidades de discussões sobre as regulamentações dos órgãos e repartições para lidar com o paradigma dessas transformações. Dessa maneira, surge também a necessidade de regulação dos serviços de transporte público urbano no país. Com isso, Gomide e Filho (2004) estabelecem uma discussão sobre essa questão da regulação do transporte público urbano e busca

imprime a possibilidade da divulgação da boa imagem da prestação dos serviços por essa empresa o que pode não só garantir permanência desse usuário no uso desse serviço, mas de sua divulgação o que pode atrair novos usuários. Ver Bodmer e Porto (2004).

fundamentos em experiências interacionais sobre o tema relativo às tipologias regulatórias fundadas na competição pelo mercado, ou seja, modelos regulatórios calcados no princípio da licitação competitiva. Diante disso, os autores afirmam que:

Até muito recentemente, a discussão em torno da regulação econômica dos serviços de transporte urbano por ônibus no Brasil se ressentia de uma base conceitual capaz de alicerçar a formulação de políticas públicas. Nos últimos anos, contudo, com a implantação dos elementos centrais da reforma do Estado e, especificamente no setor, com o agudizar de uma séria crise, teve início um importante processo de discussão do modelo de regulamentação econômica do ônibus urbano no Brasil, com vistas a aperfeiçoar a provisão dos serviços, pela via da contratualização e da inserção de competitividade. O argumento central das propostas de re-regulamentação setorial está, em geral, fundado na idéia de que a introdução de elementos apropriados de competitividade, associados a uma flexibilização das prescrições de serviço e à manutenção de funções de planejamento estratégico/tático e de regulamentação em mãos do Poder Público, é capaz de prover a busca permanente de eficiência e qualidade nos serviços e de propiciar a apropriação progressiva pela sociedade dos ganhos de produtividade daí decorrentes (Op. Cit., p. 127).

No Brasil, o modelo de delegação de prestação de serviços de transporte urbano também seguiu da experiência internacional, cuja ótica é privilegiar a qualidade e a eficiência operacional dos prestadores de serviços, refletindo positivamente na sociedade. Diante desse cenário surgem algumas preocupações de políticos e por parte da sociedade quando a privatização dos serviços, a abertura do mercado e a reforma do Estado passam a constituir o núcleo das políticas públicas. Esse conjunto de reformas requer uma nova definição do papel do estado face ao novo ciclo de desenvolvimento capitalista mundial (Op. Cit., 2004). Mediante essa realidade, alguns países⁵⁷ promoveram a desregulamentação do transporte urbano o que provocou uma desestruturação dos serviços, a queda na demanda, além do aumento dos níveis de congestionamento e da contaminação ambiental, esses fatores levaram os Estados a retomarem seu papel intervencionista, a exemplo de Santiago do Chile, na forma de licitação de cotas para acesso dos veículos aos corredores centrais da cidade (Op. Cit., 2004).

⁵⁷ “A onda de desregulamentação e privatização da atividade econômica, iniciada nos EUA e no Reino Unido ainda nos primeiros anos 80, atingiu fortemente os setores infra-estruturais e estratégicos, expandindo-se pelos demais países do mundo[...]. Particularmente no setor de transportes, que historicamente registrou expressiva presença estatal reguladora e/ou produtora, foram fortemente sentidos os impactos dessas mudanças”. Ver (GOMIDE & FILHO, 2004).

Essas constatações reafirmam a importância e a necessidade de se manter os serviços regulamentados e controlados pelo Poder Público. Controle da entrada no mercado, da quantidade dos serviços prestados, da tarifação, assim como o desenho estratégico da rede viária operante, garantindo assim a prestação de um serviço de qualidade, estruturando os serviços em redes integradas e tornando as condições para a organização do mercado de forma eficiente, assim entendem os autores supramencionados. Para que o transporte público coletivo se torne competitivo em relação a outras formas de transportes e faça frente a toda essa problemática que lhe é imposta é preciso introduzir a competição interna entre os operadores que se dá pelo direito de operar, mediante processos licitatórios competitivos e não através da competição que ocorre na rua em busca do passageiro (BRASILEIRO, et al., 2004). A regulação mediante a adoção de licitações competitivas para o ônibus urbano tem sido adotada em vários países como forma de garantir a qualidade mínima na prestação dos serviços. Por isso, Gomide e Filho (2004) defendem que:

Um elemento central dessa tipologia regulatória é a inserção de desafio competitivo ao operador potencial, que deverá mostrar, em sua proposta na licitação, que tem condições de produzir os serviços, na quantidade e na qualidade mínima requerida, a um custo menor do que seus oponentes. De forma geral, esse modelo tem sido adotado mais ou menos extensivamente em Londres, nos EUA e em países como Austrália, Nova Zelândia, Dinamarca, Finlândia, entre outros, como forma de estimular a eficiência operacional mantendo a função reguladora e planejadora da autoridade pública (p. 133).

Os autores entendem que os contratos das empresas prestadoras de serviços não podem ultrapassar cinco anos. Ganha o direito de operar no sistema aquela que apresentar a proposta do menor custo de operação e o objeto do contrato pode ser segmentado, por exemplo, linhas, áreas de operação ou serviços especializados como transportar pessoas com necessidades especiais, etc. Por essas razões, o contrato deve prever diversas penalidades e multas, ou até mesmo o seu cancelamento, por desempenho insatisfatório. Os autores compreendem que:

A empresa é incentivada a buscar reduções de custos, porque tem em vista a próxima licitação, quando serão analisadas, novamente, entre os diversos competidores, as melhores propostas. Daí a necessidade do estabelecimento de contratos de curta duração: o receio de perder o direito da operação, na próxima licitação competitiva, para uma possível empresa mais eficiente, força o operador a operar bem e a explorar economias de aprendizado (Op. Cit., p. 133).

As propostas de preços apresentadas durante o processo licitatório pelos proponentes devem ser inalteradas durante o tempo do contrato, abrindo-se exceção apenas para os reajustes inflacionários e a fixação das tarifas dos serviços continua sendo de responsabilidade do gestor público (Op. Cit., 2004).

O Brasil enfrenta uma crise emblemática no setor de transporte público coletivo que não pode ser dissociada da crise estrutural do capital e da financeirização da economia. Com o objetivo de enfrentar essas questões emblemáticas do transporte público urbano, na década de 1970 o Governo Federal institui a política nacional de transportes urbanos com a criação da EBTU e o GEIPOT (BRASILEIRO, et al., 2004). Segundo os autores na década de 1970, o forte vínculo de dependência e de complementariedade entre os distintos agentes públicos e privados levou à criação das regiões metropolitanas de modo a melhor planejar de forma integrada os serviços e a atuação dos poderes públicos em territórios que já haviam transposto os limites geográficos dos municípios, suas relações sociais e econômicas. Eles inferem que:

É nesse contexto socioeconômico, urbanístico e político altamente centralizado que a questão dos transportes urbanos insere-se, pela primeira vez, no discurso e na prática do Estado Federal brasileiro. Cria-se assim, em 1976, uma importante estrutura organizacional e financeira definida pelo Sistema Nacional de Transportes Urbanos – SNTU e pelo Fundo Nacional de Transportes Urbanos – FDTU, tendo na Empresa Brasileira de Transportes Urbanos – EBTU o órgão encarregado da coordenação das políticas e da integração modal ferroviária e rodoviária. A nível local, a pedra angular desta coordenação residia na criação das Empresas Metropolitanas de Transporte Urbanos – EMTU para as regiões metropolitanas; e das Superintendências de Transportes Urbanos – STU nos municípios nucleares dos aglomerados urbanos (Op. Cit., p.167).

É mister lembrar que os autores estão falando de uma época cujo crescimento urbano se deu de forma acelerada e desordenada em direção à periferia dos grandes centros urbanos no curso da industrialização, a partir dos anos de 1930. É evidente que com isso, aumenta a demanda pelo transporte, por um serviço mais rápido, eficaz e mais flexível, encontrando essas qualidades no transporte (autopropulsor) à combustão interna, no caso os veículos que aos poucos foram substituindo os bondes (GOMIDE & FILHO, 2004). A instalação da indústria automobilística no Brasil no pós-Guerra possibilita as cidades se organizarem em tomo desse novo modelo de transporte e decreta o fim dos bondes elétricos definitivamente no início dos anos de 1960 (Op. Cit., 2004). Mas é ainda na Constituição de 1946 que o transporte coletivo foi definido como sendo um serviço de interesse comum e de responsabilidade dos municípios. Assim,

Os prefeitos passam, então a assumir seus sistemas de transportes, com vistas a organizar a oferta, até então dispersa e sem controles – embora em cidades como São Paulo e Rio de Janeiro isto já ocorresse desde o início do século. Em várias cidades são postos em prática os primeiros regulamentos. Os prefeitos dão aos proprietários de ônibus permissões, a título precário, para que operem determinadas linhas (Op. Cit., p. 137).

Neste momento os autores mostram que o transporte urbano de superfície passa a ser um dos objetos da atuação do Estado federal. A deficiência nesse sistema viário e na sua operação, as altas tarifas e precariedade na gestão dos serviços, caracterizavam o quadro geral do transporte coletivo de passageiros no Brasil. É diante dessa realidade que o Governo cria então a Empresa Brasileira de Transportes Urbanos – EBTU e o Fundo de Desenvolvimento dos Transportes Urbanos – FDTU para financiamento do setor. Os supramencionados autores enumeram as causas que levaram ao fim as políticas públicas de financiamento do transporte coletivo. São elas: a crise provocada pelo segundo choque do petróleo, o esgotamento do processo de industrialização por substituição de importações, os desequilíbrios externos e o consequente aumento do processo inflacionário. Todos esses acontecimentos fizeram com que a segunda metade dos anos de 1980 depauperasse o padrão de financiamento da política de transporte adotada por esse mesmo Governo, decretando seu fim com,

A desestruturação progressiva do FDTU, provocada pela escassez de recursos, o movimento de descentralização político-administrativo e a reforma tributária decorrentes da constituição de 1988, enfraqueceram a EBTU, culminando com a extinção desta empresa em 1990. O Governo Federal, então, se afasta da organização e financiamento dos transportes urbanos. Ainda no início da década de 80, a definição das tarifas deixa de ser uma responsabilidade do Governo Federal (através do CIP) e passa a ser uma atribuição dos governos locais (Op. Cit., p.139).

Daí por diante o setor segue sem financiamento e sem nenhuma política de transporte público que atenda não só às necessidades do setor, mas de forma mais abrangente as necessidades daqueles que se utilizam dos serviços prestados por essas operadoras do transporte coletivo que oferecem um serviço precário e caro. Segundo Brasileiro (et al. 2004) é inquestionável a crise do transporte público metropolitano de passageiros no Brasil e que essa é uma crise multifacetada que envolve questões técnicas, regulatórias, organizacionais, assim como mercadológicas e geográficas. Os autores entendem que necessita de uma estrutura organizacional que contemple a gestão de todos os modos de transportes em escala metropolitana, demanda que surge com o processo de urbanização que os municípios assumiram desde 1980. Assim, os autores falam da criação de uma repartição com poderes

que extrapolam os limites geográficos do município central na questão da gestão do transporte metropolitano, talvez da criação de um consórcio metropolitano para gerenciar o sistema de transporte coletivo de passageiros da região. Os autores compreendem que:

De um lado, a tutela baseada apenas na gestão municipal é limitada, uma vez que os deslocamentos são cada vez mais metropolitanos, exigindo um planejamento e uma gestão a nível do conjunto da aglomeração. De outro lado, o modelo vigente não sinaliza para a incorporação de elementos de competitividade e produtividade na operação dos ônibus urbanos, com repasses de possíveis reduções de custos para os usuários. Do ponto de vista do meio-ambiente da produção de serviços, principalmente de ônibus, a concorrência com o automóvel pelo espaço viário tem restringido a produtividade sistêmica do transporte. Ademais, a atual configuração institucional não contempla o leque de modalidades de oferta de transportes que vai desde os veículos de pequeno porte até o ônibus bi-articulados (Op. Cit., p. 177).

Observa-se que desde a década de 1980 que a região metropolitana já carecia de um transporte público de massa integrado e atendendo toda essa região, mas, sobretudo gerenciado também de forma metropolitana, ou seja, com uma gestão que ultrapassasse seus limites geográficos para poder contemplar de forma eficiente e satisfatória todo o aglomerado urbano. No entanto, a região metropolitana de Aracaju até o momento é gerenciada e controlada por sua superintendência municipal, extrapolando seus limites geográficos e territoriais do município de Aracaju de forma irregular. O sistema de transporte coletivo de Aracaju precisa passar por um processo de regulação, uma vez que este opera de forma irregular, através de ordem de serviço, desrespeitando a Constituição Federal⁵⁸ e a própria legislação de licitações⁵⁹. Assim como todo o sistema de transporte público urbano do país, Aracaju também enfrenta uma grave crise, cujas causas já foram abordadas de forma geral para todo o sistema de transporte brasileiro, embora cada localidade, cada sistema local esbarre em alguns problemas específicos. Diante da discussão exposta, do diálogo estabelecido com os autores de literaturas específicas sobre a temática em tela, ficou claro que o sistema de transporte público coletivo brasileiro, regrediu ao longo de sua história. Opera sem uma regulação (não passa por processo licitatório competitivo, concessão pública), não

⁵⁸ Art. 30, inciso V – organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluindo o de transporte coletivo, que tem caráter essencial. Cahali, 2004.

⁵⁹ Seção II. Das definições. Art. 6º para os fins desta Lei considera-se: inciso II – serviço – toda atividade destinada a obter determinada utilidade de interesse para a Administração, tais como: demolição, conserto, instalação, montagem, operação, conservação, reparação, adaptação, manutenção, **transporte** [grifo meu], locação de bens, publicidade, seguro ou trabalhos técnico-profissionais. Lei nº 8.666 de 21 de junho de 1993. Presidência da República: Casa Civil. 1993. A Lei 8.987/95 (Lei de Concessões) que regulamenta o Art. 175 da Constituição Federal, quanto às concessões e permissões de serviço público.

tem políticas públicas voltadas para o financiamento do setor de modo a proporcionar um transporte barato e de qualidade para o usuário, ficando este último o único responsável em financiar esse sistema com suas passagens.

Entendamos que é com a crise que se forjam rupturas antigas e insurgem novas estruturas institucionais, cujo âmbito redefine as competências e as relações entre os setores públicos e privados no provisionamento de transportes. Assim (Op. Cit., 2004) entendem que o modelo organizacional que se delineia na atualidade no Brasil, requer agências metropolitanas formatadas segundo padrões flexíveis e negociados, com participação sempre dos governos municipais e estaduais, além da participação dos atores sociais e da iniciativa privada interessada na questão. Dessa forma se cria uma estrutura organizacional que possa desenhar uma rede de serviços eficiente e competitiva com produtos apropriados para um público segmentado.

3.2 TRANSPORTE DE PASSAGEIROS NO SIT/SIM

No ano de 2010, em especial no mês de maio, foram observados os mapas de viagens dos ônibus que trafegam no SIT e no SIM. No SIT se constatou que foram transportados pagando a passagem na íntegra, sem desconto, ou seja, o valor integral da passagem, 1.970.865 usuários do transporte coletivo de passageiros; a variável passe escolar teve uma contribuição de 1.283.455 estudantes transportados no mês de referência e; o vale transporte um total de 3.184.276 trabalhadores, tendo em vista que só esses que têm direito a trafegar nessa modalidade de transporte utilizando-se desse instrumento de passagem, totalizando as três variáveis em 6.438.596 passageiros transportados no SIT.

Quanto ao SIM tendo como referência o mês e ano supracitado, observa-se um menor número de pessoas transportadas em relação ao SIT o que é natural, uma vez que o primeiro atende a uma população menor em relação ao segundo. Assim, o número de passageiros que pagaram o valor integral de suas passagens foi um total de 385.802 pessoas transportadas; os estudantes perfizeram uma cifra de 243.974 usuários transportados pelo sistema de transporte coletivo urbano metropolitano e; os trabalhadores, as pessoas que têm o direito ao uso do vale transporte no transporte coletivo atingiram número de 727.488 pessoas transportadas durante o mês de referência; o total de pessoas que utilizaram o ônibus como meio de deslocamento na região metropolitana por meio do SIM foi de 1.357.264 passageiros.

No somatório dos sistemas, SIT/SIM se compreende um universo de 2.356.667 usuários que pagaram a passagem integral no mês de maio de 2010; a variável meia passagem ou passe escolar apresentou um algarismo de 1.527.429 estudantes transportados no modal ônibus. Essa variável, ora se altera, tendo em vista que nos meses em que os colégios e/ou faculdades/universidades estão de férias há uma redução no número desses consumidores do transporte público, voltado à normalidade, apenas quando essas instituições de ensino retomam suas atividades; quanto à variável vale transporte, os números apresentados são de 3.911.764 de trabalhadores transportados, garantindo sua mobilidade urbana nas artérias carroçáveis desta região metropolitana e; um total de 7.795.860 passageiros que fizeram uso do transporte coletivo que compreende tanto o SIT quanto o SIM no mês de maio de 2010⁶⁰.

Em abril de 2004 foram transportados no somatório dos dois sistemas, SIT/SIM um total de 6.255.102 passageiros com uma frota de 451 ônibus operantes. Seis anos depois, maio de 2010 foram 7.795.860 pessoas transportadas nesse mesmo sistema com uma frota de 507 ônibus. Isso significa um crescimento no valor de pouco mais de 24,63% de passageiros transportados em relação ao ano de 2004 e um acréscimo de pouco mais que 12,41% no número de ônibus operantes em relação ao ano de 2004. Assim, foram acrescentados 56 ônibus e transportados 1.540.758 usuários. Contudo, levando-se em conta o aumento com os gastos: contratação de profissionais, aumento nas despesas com os veículos, aumento na quilometragem rodada que em 2004 tinha uma previsão de 138.971 quilômetros para todo o sistema e em seis anos depois, em 2010 subiu a previsão para 147.949,5 quilômetros, uma diferença de 8.978,5 quilômetros entre esses seis anos⁶¹.

É mister analisar o mês de dezembro de 2015, passados 11 anos em relação à análise dos primeiros dados (abril de 2004), mas também os últimos cinco anos (maio de 2010), no que tange ao número de pessoas transportadas pelo sistema integrado de transporte, SIT/SIM. As passagens integrais do mês de dezembro de 2015 se mantiveram acima em relação aos dois primeiros anos analisados (2004 e 2010), entretanto com pouca diferença em relação ao segundo. Em dezembro de 2015 foram 2.549.498 passageiros transportados nessa modalidade, isto é, pagando a passagem em dinheiro. Quanto à variável, sem desconto (passagem paga na íntegra), esta teve aumento de demanda em todos os anos analisados.

⁶⁰ SMTT/Aracaju. D.T.P – Coordenadoria de Programação e Operação de Ônibus (COPOB). Relatório Operacional por Linha. 2010. Dados retrabalhados por Valdemir dos Santos.

⁶¹ SMTT/Aracaju. D.T.P – Coordenadoria de Programação e Operação de Ônibus (COPOB). Relatório Operacional por Linha. 2004. Dados retrabalhados por Valdemir dos Santos.

Entre os últimos cinco anos, tendo como referência o mês de abril de 2010 e dezembro de 2015 houve aumento no número de passageiros em torno de 12,80% e entre abril de 2004 e dezembro de 2015 um número ainda maior, cerca de 61,45% de pessoas que utilizaram o transporte coletivo pagando sua passagem na íntegra. A que se deve esse fenômeno? Observa-se que enquanto as demais variáveis apresentam diminuição, essa apresenta aumento. Talvez isso se explique pela redução do número de pessoas usando o vale transporte, modalidade exclusiva de quem está empregado. Com o aumento dos índices de desempregados nos últimos anos, pessoas que se utilizavam desse meio de transporte para se deslocarem de suas residências para o trabalho, agora na necessidade de deslocamento só lhes resta pagar a passagem na íntegra para poder fazer uso do ônibus. Reflexo da crise econômica que vive o país. A passagem sem desconto é natural porque muitas vezes se trata de um usuário que não faz uso regular desse modal.

O passe escolar reduziu para uma cifra de 619.411 estudantes transportados em dezembro de 2015. Tendo como referência abril de 2004 que foram transportados 1.529.286 estudantes, houve uma perda de passageiros para as empresas de ônibus correspondente a 59,50%, ou seja, mais da metade da demanda. Contudo, nos últimos cinco anos, entre abril de 2010 e dezembro de 2015 a perda foi de pouco mais de 51,48% de estudantes que deixaram de circular na cidade se beneficiando da meia passagem. Essa modalidade foi a que as concessionárias mais perderam passageiros, algo que chama bastante atenção para os sujeitos que integram e gerenciam o sistema.

O uso do vale transporte também apresentou pouco crescimento em relação a abril de 2004, ou seja, após 11 anos quase não houve crescimento do número de pessoas transportadas fazendo uso desse meio de passagem, um aumento apenas de 287.237 novas passagens em uma sociedade que não para de crescer. Foram 3.434.024 passageiros transportados em dezembro de 2015 para 3.146.787 em abril de 2004, isto é, um crescimento de 8,37% em 11 anos. Contudo, quando os números são comparados ao ano de 2010 a questão se inverte, e ao invés de acréscimo, houve uma brusca redução, tendo em vista que em 2010 foram transportados 3.911.764 pessoas que pagaram suas passagens através do vale transporte para se locomover entre as cidades metropolitanas e em 2015, foram 3.434.024 passageiros, um decréscimo de passageiros na ordem de pouco mais de 12,21% em um intervalo de cinco anos as empresas perderam esse montante de passageiros. Por outro lado o número de ônibus aumentou (508 ônibus em 2015) e, consequentemente, toda a despesa para a operacionalização do sistema, como fechar essa conta?

Portanto, no ano de 2015 foram transportados por ônibus do transporte coletivo de passageiros de Aracaju e sua região metropolitana um total de 6.602.933 pessoas sendo que há cinco anos, isto é, em 2010, foram transportados 7.795.860 de pessoas. Assim, observa-se que no intervalo de cinco anos, o transporte coletivo de passageiros da região metropolitana de Aracaju teve uma perda de pouco mais de 15,30% de usuários em sua totalidade transportada, compreendendo o somatório entre SIT/SIM, representando aproximadamente 1.192.927 passageiros que deixaram de circular através do ônibus. Esse é um número bastante expressivo na perda de passageiros ou da incapacidade das concessionárias manterem esses usuários circulando no sistema. Contudo, relacionando o ano de 2004 (tendo o mês de abril como referência) com o ano de 2015 (dezembro como mês de referência) houve um aumento na demanda de passageiros transportados por ônibus em torno de 5,27% nos 11 anos analisados, porém a perda é mais relevante quando comparada aos últimos cinco anos analisados.

É necessário observar as possíveis causas dessa perda de passageiros que o sistema enfrenta. É evidente que alguns elementos contribuíram para essa redução e, conseqüentemente o agravamento da crise estrutural do sistema de transporte coletivo na região metropolitana de Aracaju, assim como dos demais grandes centros urbanos brasileiros. Atualmente o sistema é vítima de uma crise conjuntural, vivenciada não só por ele, mas por toda a nação brasileira com reflexos ainda não visto no sistema de transporte coletivo que há tempos vive mergulhado em uma crise decorrente da crise estrutural do capital.

A queda de passageiros quanto à redução do uso desse modal por estudantes, que usam a meia passagem garantida por lei municipal⁶², pode está relacionada à inclusão do transporte escolar na condução desses alunos para as escolas, cursos técnicos e universidades/faculdades. As prefeituras nos últimos anos tiveram acesso a recursos do Governo Federal direcionados a essa finalidade, com isso, passaram a contratar empresas prestadoras de serviços no transporte escolar para transportar esses alunos, conseqüentemente alunos que vinham do interior e até mesmo da capital e que utilizavam o transporte coletivo

⁶² Art. 1º – Fica concedida a Meia Passagem aos estudantes de todos os níveis de ensino, regularmente matriculados.

§ 1º – O benefício de que trata o caput deste artigo, será concedido aos estudantes usuários dos transportes coletivos servidos por ônibus, neste Município.

§ 2º – A Meia Passagem será concedida durante os períodos escolares, excetuando-se os domingos, feriados e dias santificados. Comentário: com redação dada pelo art. 1º da Lei nº 1.429/88 – Fica concedido ao Chefe do Poder Executivo Municipal autorização para proceder estudos visando a alteração no Regulamento da Lei nº 1.071, de 11 de setembro de 1985, que concedeu meia passagem aos estudantes de todos os níveis de ensino. Art. 2º – O Poder Executivo Municipal no prazo de 60 (sessenta) dias, baixará Decreto regulamentando esta Lei. **Lei nº1. 071 de 11de setembro de 1985.**

de passageiros para chegar às instituições de ensino, atualmente já não o utilizam, porque o transporte escolar deixa na própria instituição ou nas proximidades. Além disso, é mister levar em conta também o mês de referência(dezembro) que está sendo analisado, mês de férias, embora como o calendário escolar (escolas estaduais, municipais, particulares, as instituições de ensino federal e ensino superior), encontra-se no estado de Sergipe em descompasso com outras partes do país, devido às greves que ocorrem nessas instituições. Portanto, é preciso observar sua maior causa nessa relação.

A queda do número de pessoas transportadas nos últimos anos utilizando-se do vale-transporte reflete principalmente as consequências da crise econômica vivenciada pelo país, atingindo às pessoas, sobretudo na redução dos postos de trabalho. Assim, as pessoas que fazem uso dessa ferramenta para garantir seus deslocamentos na cidade, deixando de fazer uso dessa variável, conseqüentemente há uma queda no número de pessoas utilizando esse meio de pagamento para se locomover fazendo uso do transporte coletivo por ônibus. O vale-transporte é um dos subsídios do sistema de transporte público coletivo existente em todo território brasileiro, através da Lei Federal nº 7.418 de 16 de dezembro de 1985 e é financiado pelos empregadores que são os maiores beneficiados⁶³, por isso, Gomide (2006) entende que:

O vale-transporte, criado por lei federal em 1985, foi uma solução criativa para lidar com tais desafios, na medida em que transfere aos empregadores a responsabilidade do financiamento dos gastos mensais de transporte coletivo de seus empregados que excederem a 6% de seus salários. Mas, como foi visto, o benefício contempla apenas os trabalhadores com carteira assinada (p. 246).

Ele ainda entende que a política tarifária pode ser melhor aproveitada com vistas a promover o acesso ao transporte a pessoas atualmente excluídas, para isso seria necessários a adoção de tarifas com descontos entre os horários de maior movimento, uma vez que nesses horários o transporte coletivo opera de forma ociosa. Essas medidas provocariam a mobilidade de pessoas que estão excluídas desses serviços, a exemplos dos desempregados e que nesses horários poderiam sair à procura de trabalho. Essa é uma das medidas sugeridas pelo autor no sentido de possibilitar um maior acesso de pessoas ao transporte coletivo,

⁶³ Art. 1º Fica instituído o vale-transporte, que o empregador, pessoa física ou jurídica, antecipará ao empregado para utilização efetiva em despesas de deslocamento residência-trabalho e vice-versa, através do sistema de transporte coletivo público, urbano ou intermunicipal e/ou interestadual com características semelhantes aos urbanos, geridos diretamente ou mediante concessão ou permissão de linhas regulares e com tarifas fixadas pela autoridade competente, excluídos os serviços seletivos e os especiais. LEI Nº 7.418, DE 16 DE DEZEMBRO DE 1985.

instituindo além de uma política social, uma política de combate à evasão de usuários do transporte coletivo, evasão essa que só aumenta a crise. Por isso, Renault (2016) compreende que “a crise poderia ser menos sentida se houvesse medidas de estímulo ao transporte público e, fosse mais justo e democrático o uso do espaço urbano no Brasil” (p.4). Contudo, ainda na década de 1985, antes da implantação do sistema integrado de transporte (SIT) a prefeitura de Aracaju através da SETURB/SMTU fazia propagandas de incentivo ao uso do transporte coletivo. Ver figura 20.

Figura 20 - Propagandas de incentivo ao uso do transporte coletivo por ônibus

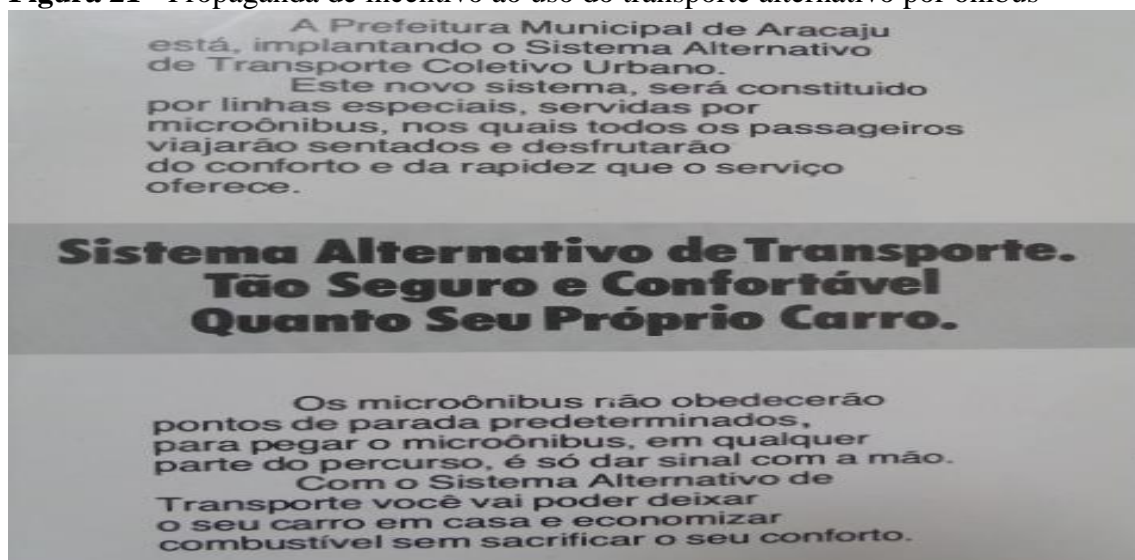


Fonte: SETURB/SMTU/ Aracaju

Nota: Figura trabalhada pelo autor.

Da mesma forma na década de 1990 com a implantação do sistema alternativo de transporte urbano a prefeitura também lançou campanhas de incentivo ao uso desse transporte (Ver figura 21). Contudo, nos dias atuais não se vê publicidade de incentivo ao uso do transporte coletivo em razão da melhoria da mobilidade urbana. Faltam também investimentos nas condições estruturais e na segurança do sistema o que poderia tornar um elemento de atração ao uso dessa modalidade de transporte, fazendo com que algumas pessoas pudessem deixar seus veículos em casa para outros usos e utilizar o transporte público no dia a dia da cidade.

Figura 21 - Propaganda de incentivo ao uso do transporte alternativo por ônibus



Fonte: SMTU/ Aracaju

Nota: Figura trabalhada pelo autor.

Quanto à política de transporte público coletivo em Aracaju, observa-se que houve aumento da oferta de serviços com a inclusão de mais ônibus. As empresas começaram a investir em carros mais modernos e em sistema tecnológicos que dificultam as fraudes com os desvios dos valores arrecadados com as passagens, a exemplo dos cartões eletrônicos para o passe escolar, o vale-transporte e os passes livres. Apesar desses investimentos, verifica-se uma queda na demanda. Esse tem sido um fenômeno nacional que atinge as grandes capitais, por isso, estudos levantados em nove capitais brasileiras (Belo Horizonte, Curitiba, Fortaleza, Goiânia, Porto Alegre, Recife, Rio de Janeiro, Salvador e São Paulo), pelo Anuário Estatístico da NTU⁶⁴ 2015-2016, conjunto de cidades que representam 41% da demanda nacional, transportando por dia 14 milhões de pessoas, todavia o ônibus perde 3 milhões de passageiros, por dia (DANTAS, 2016). Diferentemente de Dantas (2016), Renault (2016) fala em três milhões de passageiros por ano que deixaram o sistema de transporte coletivo por ônibus. Ela afirma que:

Três milhões de passageiros deixaram o sistema de transporte por ônibus em um ano. Uma redução de quase 10% da demanda. É três vezes mais do que vinha sendo registrado nos cinco últimos anos. O agravamento poderia ser justificado pela crise econômica que eliminou mais de 11 milhões de postos de emprego no País. No entanto, antes mesmo da crise, o transporte público

⁶⁴ Revista Nacional de Transporte Urbano. Revista NTU urbano. Ano IV, nº 23. Set/Out, 2016.

já vinha perdendo passageiro, o que indica que os problemas são mais complexos. (Op. Cit., p.4).

Diante dessa realidade é preciso identificar as reais causas para assim atacar o problema em seu núcleo, que pode está relacionado não apenas à crise que o país enfrenta, mas a outros fatores que se somam. Dantas (2016) julga que os principais motivos que têm empurrado o setor para crise crescente, estão associados à crise econômica, aos congestionamentos, a falta de priorização do transporte público na agenda do país e a redução de investimentos que priorizem essa área.

Essa evasão de passageiros é entendida por Otávio Cunha⁶⁵, presidente executivo da NTU, como algo não recente, e que tem se tornado gradativo nas últimas duas décadas, correspondendo a uma perda de 30% da demanda nesse período. Ele afirma que a preocupação no momento tem sido a queda de 9% na demanda entre 2014 a 2015, e mesmo com investimentos no setor, como: investimentos em termos de tecnologia e aumento da oferta dos serviços, não têm sido suficiente para manter a demanda.

O problema da crise no transporte coletivo é nacional, e tem suas peculiaridades de acordo com suas regiões e cidades. Portanto a dimensão da crise de cada cidade pode ser avaliada levando-se em conta aspectos intrínsecos à conjuntura regional, sem deixar de correlacionar com o nacional e o global. Por isso, além das questões nacionais, os administradores do sistema (poder público, empresariado e sociedade) não podem deixar de observar essas questões nas tomadas de decisões que tenham como objetivo a melhoria da prestação dos serviços do transporte coletivo de passageiros. Diante dessa visão é preciso entender como está formatada a política de transporte coletivo da cidade e o que é preciso fazer para melhorar.

O transporte coletivo é subsidiado em seu funcionamento por alguns aspectos. No caso de Aracaju, no SIT/SIM, o vale-transporte subsidia o transporte coletivo através dos empregadores, como em qualquer outro município que se utiliza do transporte coletivo como transporte de massa no deslocamento urbano. Porém, o passe escolar é o estudante quem subsidia a metade e a outra, não entra no caixa das empresas. Agregado a esses fatores, somam-se as gratuidades legais (aquelas garantidas por lei) e que não é repassado nenhum valor como forma de recompensa para as empresas cobrirem seus custos, além das ilegais, aquelas caronas através da amizade com os rodoviários (amigo, namorada, familiar do motorista/cobrador etc.). Nessa gratuidade ilegal, apresentam-se também os meliantes que

⁶⁵ Revista NTU urbano. Ano IV, nº 23. Set/Out, 2016. Disponível em: <http://www.ntu.org.br>

tomam os ônibus nos pontos de paradas sem a permissão dos rodoviários, mas que não são retirados por conta dos riscos de agressões que expõe trabalhadores e passageiros.

Como resultado, o maior financiador do transporte coletivo em Aracaju é o contribuinte, é o usuário que diante da gratuidade exagerada, do subsídio da meia passagem e da evasão do usuário, que por utilizar-se rotineiramente do ônibus arca com altas tarifas, que os empresários cobram para se manterem “vivos” no setor. Não pode deixar de observar que as empresas prestadoras do serviço, são empresas privadas e que vivem de lucro para se manter, o que tem levado o usuário à condição de mercadoria e não de cliente na relação de consumo. Como não há uma contra partida do setor público, o maior penalizado é a sociedade. Pela exploração dos serviços, a Prefeitura Municipal de Aracaju cobra uma Taxa de Gerenciamento Operacional (TGO) por cada concessionária, que corresponde a 2% sobre o número de passageiros transportados por mês⁶⁶. Essa é a contra partida dos empresários do setor para poder explorar os serviços. Contudo, as empresas têm como subsídio uma redução no valor da taxa do ISS, que custava 5% e foi reduzida para 2%, a TGO que era 5% também foi reduzida para 2%, além da isenção da taxa de emplacamento com o Detran⁶⁷.

3.3 A INCLUSÃO SOCIAL: A QUESTÃO DA ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE URBANA

O transporte urbano é um serviço essencial não só relacionado ao processo de deslocamento de pessoas, mas também no processo de formação espacial do emaranhado urbano. Desse modo, faz-se necessário compreender que a facilidade ou dificuldade de deslocamento das pessoas depende não só das características do sistema de transporte de passageiros, embora configure um fator importante na caracterização da qualidade de vida de uma sociedade, mas também do grau de desenvolvimento econômico e social da cidade ou da região (FERRAZ & TORRES, 2004). Segundo esses autores, o transporte urbano é tão importante para a qualidade de vida da população quanto os serviços básicos de abastecimento de água, coleta de esgoto, fornecimento de energia elétrica, iluminação pública, entre outros serviços. Essa leitura é feita a partir da análise das necessidades de deslocamentos ligadas às atividades comerciais, industriais, educacionais, recreativas e etc., as quais são essenciais à vida nas cidades modernas e que necessitam de deslocamentos dentro da malha

⁶⁶ Nilton pereira de Jesus. Chefe da Diretoria de Transportes Públicos e Coordenadoria de Programação e Operações de Ônibus (DTP/COPOB). Entrevista em 09/11/16.

⁶⁷ Op. Cit., 2016.

urbana para se concretizarem. A população de renda menos expressivas dentro das cidades, na sua maioria, utilizam-se do transporte público para esses deslocamentos. Os referidos autores, ainda mostram que mais de 80% da população brasileira vivia nas cidades, em 2004, uma população de 175 milhões de habitantes na época, desses, 140 milhões utilizavam o sistema de transporte urbano para se deslocar. Ademais, fizeram projeções para em aproximadamente 30 anos atingir uma população em torno de 230 milhões de habitantes, com uma população citadina de aproximadamente 184 milhões de pessoas utilizando o transporte público urbano de passageiros.

O transporte público tem um papel extraordinário na organização espacial da sociedade. Do ponto de vista geográfico, o transporte estabelece não só a mobilidade levando em conta a circulação das pessoas, mas também impõe uma dinâmica na segregação espacial, onde este deve atender aos ditames da mobilidade nesse vai e vem das pessoas dentro da malha urbana no espaço e no tempo de cada cidade e/ou região. Assim, a mobilidade vai além do seu objetivo proposto, o da circulação. É preciso entender que essa deve ocorrer de forma racional, não apenas de veículos, mas de pessoas das mais variadas formas e meios, portanto, ela pode ser entendida como a facilidade de deslocamentos das pessoas, de bens e de mercadorias na cidade, levando-se em conta a complexidade e dinamicidade não só das atividades econômicas, mas também sociais desenvolvidas no espaço urbano.

O crescimento urbano a cada dia aumentando e com ele a necessidade de um fluxo saudável, sustentável e eficaz de pessoas, satisfazendo, portanto, a capacidade de mobilidade da população, reduzindo o transporte individual e implantando um sistema de transporte coletivo eficiente em uma cidade dotada de infraestrutura, promovendo dessa forma, maior dinamicidade em suas artérias carroçáveis. Partindo dessa análise, Ferraz e Torres (2004) entendem que para existir um transporte de qualidade é preciso levar em consideração a satisfação de todos os atores (usuários, comunidade, governo, trabalhadores do setor e empresários do ramo) envolvidos com o transporte público, seja direta ou indiretamente. Portanto, para os autores, um transporte público de qualidade e eficiência depende principalmente de cinco requisitos: conscientização, planejamento, gestão, legislação e educação/capacitação.

Quanto à acessibilidade, Grotta (2005) entende que esta varia de acordo com as condições econômicas, sociais, etárias, físicas, dentre outras condições da população e do meio em que o serviço de transporte está inserido de forma endógena ao contexto-histórico social do mundo, em todas as escalas de análise. A acessibilidade urbana é entendida como

sendo a facilidade em distância, tempo e custo de se alcançar fisicamente, a partir de um ponto específico na cidade, os destinos desejados (SEMOB, 2005). Com isso, observa-se que apenas implantar o sistema de transporte público em uma cidade não traz garantias de acessibilidade, nem de uso pela população. Juntamente com sua implantação têm que ser observadas outras questões intrínsecas ao sistema, que garantam uma melhor operacionalização deste, atendendo de forma ampla a população. Para isso, as tarifas devem ser acessíveis a um público alvo já analisado antes da implantação do sistema, de forma a atender a uma camada social carente de meios acessíveis e eficazes de mobilidade dentro do espaço urbano. Transporte (carros) com condição de atender a todas as faixas etárias, inclusive com limitações motoras (físicas).

Estudos realizados por Gomide (2006) concluíram que as populações de baixa renda das grandes metrópoles brasileiras estão sendo privadas de acesso aos serviços de transporte coletivo, serviços esses de caráter público e essencial, garantido pela Constituição Federal do Brasil de 1988. E de acordo com ele, essa privação tem contribuído para a redução de oportunidades, uma vez que impede essas populações de acessar equipamentos e serviços que a cidade oferece, tais como escolas, hospitais, lazer, emprego, etc. Segundo o autor:

A privação do acesso aos serviços de transporte coletivo e as inadequadas condições de mobilidade urbana dos mais pobres reforçam o fenômeno da desigualdade de oportunidades e da segregação espacial, que excluem socialmente as pessoas que moram longe dos centros das cidades. Os principais impactos desta situação são sentidos sobre as atividades sociais básicas: trabalho, educação e lazer (p. 244).

De acordo com Silveira e Cocco (2013) o transporte público proporciona a mobilidade urbana o que facilita o aperfeiçoamento profissional contínuo das pessoas, o lazer, o acesso aos equipamentos de saúde, centros culturais etc.

A questão da mobilidade urbana é hoje, um dos grandes nós que as administrações públicas enfrentem em todo o país. As cidades brasileiras estão com suas ruas e avenidas obstruídas com o grande número de carros particulares (transportes individuais de toda natureza). Roberto Rockmann⁶⁸ fala que “o uso do transporte público no Brasil caiu de 68% na década de 1980 para 51% em 2005, enquanto que o automóvel passou de 32% para 49%”. Diante disso é preciso repensar o modelo de transporte público que se quer, pois a cada dia esse vem perdendo espaço para os transportes individuais, o que encarece o sistema e

⁶⁸Fonte: <http://www.cartacapital.com.br/especiais/infraestrutura/oferta-de-empregos-longe-da-periferia-contribui-para-caos-urbano> Acesso em 07/11/16

estabelece o caos nas ruas, vias e avenidas, implicando na privatização dos espaços públicos e dificultando a mobilidade na cidade.

A questão da mobilidade urbana vai além do transporte público, sendo o transporte apenas uma parte da solução. Em participação do seminário Diálogos Capitais: mobilidade urbana⁶⁹, o coordenador do núcleo de infraestrutura da Fundação Dom Cabral, Paulo Resende, contextualiza seu entendimento quanto à solução para a mobilidade urbana, compreendendo que essa não pode ser resumida apenas a criar ou expandir os sistemas de transportes, mas de integrar um conjunto de ações que passam também pelo uso do solo e a ocupação racional deste, ou seja, planejar a ocupação espacial das cidades. Entende também que é preciso criar agências metropolitanas com mandatos supramunicipais, com um arcabouço jurídico e social que garanta a continuidade dos projetos estruturais. É preciso assim, estruturar a cidade: focar no transporte da massa, integrando os sistemas; pensar em um uso racional do solo, reduzindo as distâncias, mas é preciso, sobretudo, criar estruturas de engenharia que garantam respostas a essas demandas, a exemplo de novas vias de circulação.

Resende⁷⁰ entende que quando se fala em uso racional do solo, os efeitos mais positivos sobre a mobilidade é a redução dos deslocamentos, tendo em vista que as moradias longes dos destinos de trabalho ou escolas entre outros serviços obrigam as pessoas a atravessarem diariamente a cidade. O desenvolvimento regional também faz parte dessa política, assim entende o autor. Faz-se necessário ações de âmbito metropolitano, de forma a combater os problemas da mobilidade não devendo ficar restrito apenas ao município de maior relevância regional, mas a toda região metropolitana, visto que é a falta de soluções para mobilidade que leva as pessoas ao uso do carro particular rotineiramente e, conseqüentemente ao aumento do caos nos centros urbanos.

Para o secretário municipal de transportes da cidade de São Paulo, Jilmar Tatto, participante também do Seminário Diálogos Capitais: mobilidade urbana⁷¹, o maior problema da mobilidade urbana é o transporte individual, partindo do princípio que o carro ocupa oito vezes mais espaço para levar uma pessoa do que qualquer outro modal. Ainda pensando soluções para a mobilidade, Luiz Antônio Lindau⁷², diretor da WRI Cidades Sustentáveis

⁶⁹ Dimalice Nunes. Transporte é apenas parte das soluções para a mobilidade urbana. Seminário Diálogos Capitais: mobilidade urbana. Publicado em 28/10/16. Fonte: <http://www.cartacapital.com.br/dialogos-capitais/transporte-e-apenas-parte-das-solucoes-para-mobilidade-urbana> Acesso em 07/11/16.

⁷⁰ Op. Cit.

⁷¹ Dimalice Nunes. Grande trava para a mobilidade é o transporte individual. Seminário Diálogos Capitais: mobilidade urbana. Publicado em 28/10/16. Fonte: <http://www.cartacapital.com.br/dialogos-capitais/grande-trava-para-a-mobilidade-e-o-transporte-individual> Acesso em 07/11/16 Acesso em 07/01/16.

⁷² Op. Cit.

(organização que atua em soluções para o desenvolvimento urbano e sustentável) acredita que a saída para esses problemas está na diversificação dos modais de transportes integrados de modo a garantir a eficiência da mobilidade urbana. Entre esses está a chamada mobilidade ativa, um novo conceito inserido na ideia de mobilidade urbana.

A mobilidade ativa é o nome dado a duas formas de deslocamentos pelas pessoas, deslocamento a pé e/ou de bicicleta. Para alguns pensadores também é denominado de transporte ativo. Observa-se a cada dia o crescimento de organizações de ciclistas e pedestres que lutam por melhores condições para o transporte ativo na metrópole, afirma Bonduki (2016)⁷³. Este entende que com a implantação de ciclovias, redução de velocidade e ruas abertas, é possível vislumbrar uma cidade mais humana. Embora Bonuki esteja falando de uma realidade da maior metrópole da América Latina, esta percepção é aplicável em qualquer outra metrópole brasileira, pois enfrentam problemas semelhantes aos de São Paulo, sendo assim, Aracaju e sua região metropolitana não foge à regra.

⁷³ Nabil Bonduki. Como são Paulo está promovendo a mobilidade ativa. Publicado em: 25/08/2016. Fonte: <http://www.cartacapital.com.br/sociedade/como-sao-paulo-esta-promovendo-a-mobilidade-ativa> Acesso em 07/11/16

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O transporte urbano é um serviço essencial não só relacionado com o processo de deslocamento, mas também no processo de produção e reprodução do espaço urbano. No entrelaçado espaço urbano a facilidade ou as dificuldades de mobilidade das pessoas, depende não só das características do sistema de transporte de passageiros, mas também do grau de desenvolvimento econômico e social da cidade e/ou região. A dinâmica socioespacial da cidade é um elemento fundamental na condução dos serviços públicos de transporte coletivo de passageiros prestados à comunidade, os quais devem primar por qualidade e eficiência desses serviços. Isso facilita tanto no deslocamento de pessoas quanto de produtos, ideias e conhecimento.

Na relação povo/cidade o transporte urbano é o elo deste processo de desenvolvimento que permite o crescimento das atividades comerciais, industriais, educacionais, recreativas, entre outras. Isso fica visível quando Ferraz e Torres (2004) comparam a importância do transporte urbano com a dos serviços essenciais como abastecimento de água, coleta de esgoto, fornecimento de energia elétrica, iluminação pública, etc. para a qualidade de vida da população.

Durante toda discussão estabelecida nesse trabalho com os mais variados autores especialistas da problemática do transporte público, é consenso que a mobilidade urbana é um dos elementos balizadores do desenvolvimento urbano, por isso, proporcionar uma confortável mobilidade de modo a atender todas as classes sociais, é constituir uma ação essencial no processo de desenvolvimento econômico e social da cidade, de forma que os espaços se tornem acessíveis e equânimes. Por isso, o equacionamento adequado do transporte urbano deve ser uma preocupação dos agentes públicos, tendo em vista que a maioria da população vive na cidade.

Por isso, cada vez mais especialistas têm estudado os fenômenos que se apresentam e interferem no espaço urbano. Diante dessa realidade foram observados e analisados dados estatísticos de 2004, que mostram que mais de 80% da população brasileira vivia nas cidades, tendo como referência uma população de 175 milhões de habitantes na época, desses, 140 milhões tinham como meio de deslocamento o transporte público urbano (Op. Cit., 2006). Ademais, fizeram projeções para aproximadamente em 30 anos essa população chegar a 230 milhões de habitantes, com uma população citadina de aproximadamente 184 milhões de pessoas, todas usuárias do sistema de transporte urbano, o que implicará em políticas públicas

voltas para o transporte coletivo, no sentido não apenas de manter, mas também, de melhorar, adequar, modernizar, equanimizar e baratear o serviço oferecido.

Manter o sistema é obrigação constitucional dos municípios, os quais repassam suas obrigações para a iniciativa privada, através de licitações públicas, pelo menos constitucionalmente falado era assim que deveria funcionar, porém muitos municípios operam na ilegalidade, a exemplo de Aracaju, onde, atualmente garante o fornecimento dos serviços à sociedade mediante autorização por ordem de serviço⁷⁴ dada às empresas concessionárias do setor. Esse procedimento administrativo fere a Constituição Brasileira em seu artigo 30, inciso V e artigo 37, inciso XXI, além da Lei Federal de nº 8.666 de 21 de junho de 1993 (lei de licitações públicas). Portanto, em Aracaju e região metropolitana as empresas de ônibus operam na ilegalidade no sistema.

Os custos com a operacionalização desse sistema não é barato e englobam investimentos com manutenção e operação, como vias, obras (viadutos, pontes, tuneis, trevos, rotatórias, passarelas, ciclovias, etc.), dispositivos de controles de tráfego, sinalizações, estacionamentos, etc., bem como vias específicas para o transporte público, assim como para o privado. Esses custos são semelhantes aos custos de outros serviços igualmente essenciais na cidade, chagando a superar serviços básicos como abastecimento de água, fornecimento de energia elétrica, iluminação pública, coleta de esgoto e etc.(Op. Cit. 2006).

Como se vê, não é tão simples lidar com transporte público coletivo da forma como este vem sendo tratado politicamente ao longo dos anos por gestores públicos, que politizam o sistema com discursos de campanha, em busca de apoio e voto, desprezando o conhecimento técnico da realidade do sistema. Trazer uma discussão séria, técnica para o cerne da sociedade e de todos os entes envolvidos, assim como dos órgãos competentes, talvez não seja de interesse político para os gestores administrativos das cidades brasileiras, mas é essencial para se ter um serviço viável, barato e de qualidade para todos os entes envolvidos.

Mas é preciso entender que as pessoas precisam se deslocar na cidade, elas têm suas motivações, as quais são as mais diversas, trabalho, estudo, compras, lazer, residência entre tantas outras. Para tanto, de acordo com o tempo e a distância que se deve gastar no percurso, é necessário um meio de transporte adequado a cada necessidade. O transporte pode ser conceituado como sendo aquele que promove o deslocamento de pessoas e mercadorias, isto é, o transporte de passageiros e o transporte de cargas. No estudo em tela, trata-se do

⁷⁴ Informação absorvida em entrevista feita ao senhor Nilton pereira de Jesus. Chefe da Diretoria de Transportes Públicos e Coordenadoria de Programação e Operações de Ônibus (DTP/COPOB). Entrevista em 09/11/16.

transporte de passageiros, o transporte urbano que também pode ser compreendido como aquele usado no deslocamento de pessoas e produtos realizados no interior das cidades (Op. Cit., 2006). Assim sendo, existem vários meios de transporte na cidade que pode ser de passageiros, a pé, de bicicleta, montado em animal, em veículo de tração animal, motocicleta, carro, trem, bonde, metrô, embarcação, helicóptero, van, táxis e ônibus. Esses podem ser privados ou individual, quando pertence ao condutor, mesmo que esteja temporariamente emprestado; existe também o transporte público coletivo ou de massa, que são transportes utilizados por muitas pessoas simultaneamente, cujas pessoas pagam um valor (taxa) para poder usufruir da vantagem de se utilizar para seus deslocamentos na cidade ou entre cidades e que pertencem a uma empresa ou a uma pessoa; há também o semi-público, esses apresentam características intermediárias, ou seja, nem é totalmente público, nem é totalmente privado, uma vez que está prestando um serviço que é público, a exemplo dos táxis, vans, lotações, ônibus fretados, etc. É o tamanho da cidade que determina o tipo de transporte que a população vai se beneficiar (Op. Cit., 2006).

A geografia dos transportes impõe na cidade um papel extraordinário na mobilidade urbana e na modelagem geográfica da paisagem urbana a partir das relações que se estabelecem no espaço mediante a divisão internacional do trabalho. Do ponto de vista geográfico, o transporte público estabelece não só a mobilidade urbana, através da circulação das pessoas, de ideias, de produtos, mas também comina uma dinâmica de segregação espacial, que o transporte deve atender aos determinantes da mobilidade no vai e vem da sociedade cravada no espaço temporal de cada cidade e/ou região.

As atuais condições da mobilidade urbana de acesso aos serviços de transporte coletivo nas grandes cidades excluem significativamente parcelas da população do acesso aos serviços essenciais e às oportunidades que as cidades oferecem, contribuindo para a perpetuação da pobreza urbana e da exclusão social conforme entende Gomide (2006). Por isso, segundo o autor, não se pode esquecer que um dos maiores objetivos das políticas sociais é abrir “portas de saída” para as famílias, ampliando suas oportunidades e capacidades de superação da condição em que vivem – e as inadequadas condições de mobilidade e acessibilidade urbana também se constituem em barreiras efetivas para a inclusão social.

O crescimento urbano é uma realidade nas cidades brasileiras, com ele cresce também a necessidade de um fluxo saudável, sustentável e eficaz, satisfazendo, portanto, a capacidade de mobilidade da população, reduzindo o transporte individual e implantando um sistema de transporte coletivo eficiente que atenda todas as classes cidadinas independentemente de

renda. Assim como também cresce a necessidade de uma cidade dotada de infraestrutura para garantir a eficiência e promover maior dinamicidade e equanimidade em suas artérias carroçáveis.

Esse deve ser o propósito do gestor público responsável pela condução administrativa do município. E foi pensando no desenvolvimento urbano de Aracaju, em sua reprodução espacial induzida pelo transporte coletivo a partir de sua acessibilidade à mobilidade urbana, que em 1986 o gestor municipal implantou o Sistema Integrado de Transporte Coletivo, o SIT, através da Lei Municipal nº 1. 148 de 04 de dezembro de 1985 e regulamentado pelo Decreto 235 de 27 de dezembro de 1985. A acessibilidade se dava a partir do barateamento da passagem e da integração desse sistema com os bairros da cidade, facilitando o deslocamento da população e permitindo de forma equânime o acesso aos equipamentos de serviços, entre eles, hospitais, escolas, lazer, cultura, etc. pela população de rendimento mais baixo da cidade.

Com a implantação do SIT surge a gestação do Sistema Integrado Metropolitano, o SIM, com linhas que integravam sistematicamente e territorialmente os municípios de Nossa Senhora do Socorro e Aracaju através da linha Maracaju/Conj. Siri que é um conjunto habitacional do complexo Taíçoca em Socorro, atualmente denominado de Conjunto João Alves. Com São Cristóvão a integração se deu através da linha Eduardo Gomes/ Desembargador Maynard. Mas é somente em 1997, que o SIM é instituído por meio do Convênio nº 03/97 firmado entre Governo do Estado de Sergipe, através da Secretaria de Estado dos Transportes e Energia e a Prefeitura Municipal de Aracaju, por meio da Superintendência Municipal de Transportes Urbanos de Aracaju (SMTU), cujo Estado através da SEINFRA delega à SMTU as atividades de planejamento e gerenciamento do transporte metropolitano (ARAÚJO, CONCEIÇÃO e JESUS, 2006).

Contudo, o que se verifica é que o sistema integrado de transporte público coletivo de Aracaju e região metropolitana não estabelece integração alguma ao sistema de transporte. O SIT/SIM permite uma integração territorial, entre bairros e cidades metropolitanas (Aracaju, São Cristóvão, N^a. Senhora do Socorro e Barra dos Coqueiros), mas do ponto de vista de um sistema urbano de transporte coletivo não. Esse sistema é isolado em si mesmo, não se integra às demais modalidades de transporte coletivo atendido por outros modais operantes na região. O modal por ônibus é o principal, mas não é o único, existe o modal atendido por táxis lotação, tanto em Aracaju quanto nas três outras cidades em discussão e que não estão integrados ao sistema de transporte público coletivo de Aracaju. Da mesma forma não há

integração com o sistema alternativo de transporte que é outra modalidade de transporte público coletivo por ônibus em Aracaju.

Na Barra dos Coqueiros ainda existe o modal fluvial, através de embarcações, são canoas denominadas de Tototós⁷⁵ que fazem a travessia Barra/Aracaju, único transporte coletivo utilizado para integrar os dois municípios antes da construção da ponte, Construtor João Alves em 2006, que atualmente integra geograficamente os dois municípios, além do rio Sergipe. Ademais, existem outras linhas de ônibus do transporte coletivo desses três últimos municípios metropolitanos que convergem para a capital e que não integram o SIT/SIM. Seus passageiros ao chegarem a Aracaju e queiram se deslocar para outra parte da cidade devem pagar nova passagem. Não é diferente com os passageiros do sistema intermunicipal. Assim, qualquer passageiro de qualquer desses modais apresentados, só se utilizam dos serviços do transporte urbano de Aracaju e região metropolitana pagando uma nova passagem, portanto, o SIT/SIM não é um sistema integrado, até porque o sistema metropolitano é apenas uma extensão do urbano de Aracaju.

Os sistemas de transportes coletivos integrados de outras cidades brasileiras e mundiais são constituídos a partir da integração de vários modais operantes na cidade e em suas regiões metropolitanas. Sua integração não se dá por conta de terminais apenas, mas por diferentes modais pagando uma única passagem. O SIT/SIM impõe integração apenas nos terminais, através do seu próprio modal operacional. Portanto, os demais modais de transporte público atuante no território dessas cidades em discussão, fazem parte do sistema urbano de transporte, mas não fazem parte do modelo proposto de integração do transporte coletivo implantado em 1986 e 1997 respectivamente para essa região e que perdura até a presente data da discussão desse trabalho.

Ao longo dos anos houve um estrangulamento do sistema de transporte coletivo. Podemos citar alguns fatores que contribuíram para esse estrangulamento tais como: a falta de investimentos por parte do setor público, como também pelo privado (os empresários do setor); a ausência de concorrência pública para a melhoria dos serviços prestados à sociedade; a falta de financiamento para o setor por parte do Governo Federal, a fim de garantir um serviço de qualidade e barato para o usuário dessa modalidade de transporte e; até a inclusão de novas modalidades de transporte na cidade. E o usuário é quem paga o maior preço subsidiando a passagem do transporte se tornando dessa forma o maior financiador do transporte público coletivo. O estrangulamento do transporte associado ao processo de

⁷⁵ Pequenas embarcações utilizadas no transporte fluvial de passageiros.

crescimento urbano de Aracaju e de sua região metropolitana implicou ainda mais na dinâmica da mobilidade urbana, inserindo mais veículos particulares nas ruas e avenidas e retardando cada vez mais o trânsito.

Ademais, existem outros fatores que implicam na questão da imobilidade urbana e que se faz necessário compreender, pois suas causas vão além do transporte e do trânsito propriamente dito. Por isso, Silveira e Cocco (2013) apresentam alguns fatores que implicam na atual imobilidade urbana, que ocorre nos grandes centros urbanos do Brasil, relacionando-os tanto aos pactos de poder locais e regionais, que favorecem a expansão urbana dispersa, quanto uma proteção à produção imobiliária e ao rentismo, a despeito das diretrizes do Estatuto das Cidades e dos Planos Diretores dos Municípios. Aspectos que desconsideramos o processo histórico que enseja os serviços de transporte público no Brasil, levando a marca do enfraquecimento contínuo do Estado no âmbito federal e dos entes federados, incluindo os municípios. Os fatores causadores dessa imobilidade urbana, de acordo com os autores se apresentam através do esgotamento da capacidade de endividamento externo da União e da ausência de delegação de responsabilidades aos municípios, da ausência de canais para a alocação de recursos para os mesmos, da desestruturação dos órgãos de planejamento e gestão de transportes urbanos federais e estaduais, da formação de uma estrutura conservadora de poder com forte capacidade de persuasão do empresário do ônibus, da força histórica das classes e frações de classes ligadas aos negócios da terra rural e urbana presentes em pactos de poder de diferentes escalas.

É preciso planejar as cidades, pois essas já não comportam mais crescimentos desordenados. Os equipamentos básicos de serviços que atendem a sociedade, como emprego, escola, saúde, lazer, etc. estão quase sempre longe de suas residências, implicando por vezes, na necessidade das pessoas atravessarem a cidade para ter acesso a suas demandas e, isso implica cada vez mais no processo de mobilidade de uma cidade. Assim, é preciso dotar as cidades de infraestruturas que garantam o acesso aos equipamentos básicos por parte dos cidadãos, evitando que esses cruzem a cidade quando esses serviços poderiam ser dispostos em seus próprios bairros, com raras exceções, reduzindo assim, a quilometragem percorrida e menor custo operacional das empresas de ônibus. Associado ao planejamento das cidades deve estar presente a questão da acessibilidade ao transporte público, aumentando assim, sua demanda, uma vez que este enfrenta uma crise sem precedentes.

A crise do transporte coletivo não é recente, embora os últimos acontecimentos tenham agravado. Contudo, segundo Renault (2006) essa crise poderia ser menos sentida se

houvesse medidas de estímulo ao uso do transporte público e fosse mais justo e democrático o uso do espaço urbano no Brasil.

Sem dúvida, a crise que o transporte público vivencia é antiga conforme observado durante toda discussão do trabalho. Todavia, essa é agravada com a atual crise econômica que o país vive. Assim, é mister elencar alguns fatores responsáveis pelo aguçamento desta crise que implica diretamente no transporte público e que hoje é sentida não só pelos usuários do sistema, mas também pelos empresários do setor.

Em Aracaju começou a se agravar a partir dos anos 2000, mais precisamente 2003, quando algumas empresas param, a exemplo da Nossa Senhora das Graças, primeira empresa a falir e sair completamente do sistema; seguida da Nossa Senhora de Fátima, que no sistema urbano era subdividida em duas empresas e tinha os nomes fantasia de Fátima e Trans Fátima respectivamente, ambas pertencentes ao mesmo grupo empresarial. A figura 22 mostra o layout representativo dessas empresas. Enquanto que ainda no primeiro semestre de 2013 as empresas do grupo Bomfim⁷⁶ também foram retiradas do sistema mergulhadas em uma crise financeira sem precedentes.

Figura 22 - Layout das empresas que faliram no sistema na década de 2000



Fonte: <http://programaparadaopopular.blogspot.com.br/2014/04/a-queda-de-um-imperio-que-manopolizou-o.html> Acesso em 25/10/16

Nota: Figura trabalhada pelo autor.

Isso mostra que não se trata de uma crise estanque, local, mas que o sistema de transporte coletivo de Aracaju também sofre com os mesmos agravantes das capitais brasileiras. Por isso, especialistas têm levantado estudos profundos em relação à crise que o

⁷⁶ Horácio Nascimento. A QUEDA DE UM IMPERIO QUE MANOPOLIZOU O SISTEMA DE TRANSPORTE URBANO DA GRANDE ARACAJU desde 1978. Desde 1978 o grupo Bonfim opera na grande Aracaju, através da Viação São Pedro e demais afiliadas como Viação Cidade de Aracaju popular (VCA). São Cristóvão Transporte LTDA, Cidade Histórica e a extinta Viação Dedo de Deus, essa desde 2005 que não opera no sistema, mais junto com as outras começaram a circular no sistema desde o ano de 2004! Publicado em: 28 de abril de 2014. Disponível em: <http://programaparadaopopular.blogspot.com.br/2014/04/a-queda-de-um-imperio-que-manopolizou-o.html> Acesso em 25/10/16.

transporte público brasileiro vem enfrentando. Em estudos levantados pela a NTU, Dantas (2016) entende que entre os fatores que têm ocasionado essa crise, estão o aumento dos preços dos combustíveis, nesse caso o diesel, combustível usado por essas empresas, que aumentou entre 2000 e 2015, 52,7%. Outro fator igualmente relevante é o crédito com juros exorbitantes e a falta de financiamento para as empresas do transporte coletivo. Da mesma forma, aparece como agravante dessa crise, a instabilidade econômica associada às altas taxas de desemprego, que alcançou 11,6% no primeiro trimestre de 2016, implicando em milhões de trabalhadores que deixaram de utilizar o transporte público de forma regular. Soma-se a toda essa emblemática condição, a falta de priorização do transporte quanto ao direcionamento das políticas públicas de investimentos para o setor. Ao agravamento dessa crise no transporte coletivo, acrescenta-se também a cultura do automóvel particular em detrimento do transporte de massa. De acordo com o autor, o que se vê é um sucateamento crescente do transporte público e os carros particulares ocupando 75% das vias em benefício de uma minoria, restando ao ônibus 25% das vias para circular com parte da maior demanda da sociedade.

Diante de toda discussão em tela, observa-se que o usuário do transporte coletivo é quem está financiando os custos operacionais do sistema, assim como a gratuidade instituída neste. Isso tem se repetido não só em Aracaju, mas em todo o país onde uma crise conjuntural tem aguçado cada vez mais o setor. Essa não é nova, mas lhe foi agregada novos elementos que só contribuíram para o seu agravamento. Contudo, é preciso que as autoridades públicas brasileiras, sentem-se com a sociedade organizada e com os sujeitos que dependem do sistema (usuários, empregados rodoviários e o empresariado do setor) para buscarem uma solução de forma a oferecer um transporte público competitivo, viável, barato e com capacidade de investimento em qualidade. Mas, sobretudo, que deixe de ser financiado, subsidiado exclusivamente pelo usuário, que esse subsídio decorra principalmente pelo setor público e privado, barateando assim, o uso do serviço e, aumentando, portanto, a acessibilidade e, conseqüentemente a demanda transportada, garantindo maior mobilidade dentro do espaço democrático da cidade.

É preciso repensar o atual modelo de transporte público coletivo de Aracaju que inegavelmente após trinta anos de sua implantação precisa de uma atualização como qualquer sistema para continuar operando a contento se adequando às necessidades atuais. Não se pode negar a importância do SIT/SIM, porém é preciso criar recursos para as resoluções dos fenômenos que meandram o sistema de transporte na atualidade. Partindo do pressuposto que

o sistema integra apenas as territorialidades municipais no âmbito regional e a territorialidade urbana em âmbito local, conectando as mais diversas localidades do sítio urbano através dos bairros e zonas, às quais as cidades se encontram divididas em sua geografia urbana, acreditamos que um novo modelo de sistema deva ser incorporado ao atual para melhor atender à população.

O sistema integrado não se integra a nenhum outro sistema, uma vez que o SIM na realidade é uma extensão do SIT, é parte de um mesmo sistema, pois seus carros circulam livremente em Aracaju, quando na realidade deveriam ser linhas que se integravam ao SIT apenas de forma alimentadora. Assim, por que não pensar em reorganizar o sistema, tornando-o integrado de fato, na tentativa não apenas de corrigir, mas de melhorar parte dos problemas existentes?

Estender o SIM às demais cidades do Aglomerado Urbano de Aracaju para se integrar ao SIT ligando, portanto, dois modelos de sistemas de transporte coletivo por ônibus e corrigindo o modelo atual. Poderia ser uma alternativa para melhorar muitos dos problemas existentes e, inclusive, baratear a tarifa. Essa medida compreenderia os municípios do Aglomerado Urbano de Aracaju, entre eles Itaporanga d'Ajuda, Laranjeiras, Maruim e Santo Amaro das Brotas, uma vez que esses municípios mantêm comunicação direta com a capital diuturnamente através de seus munícipes que trabalham ou usufruem de outros serviços que só encontram em Aracaju. Isso poderia baratear a tarifa do sistema que é cara, além de baratear para os novos usuários integrantes, uma vez que esses pagam uma passagem bem mais cara que a da capital.

É possível pensar também na implantação de outro modal de transporte coletivo que possa se somar e se integrar ao atual. O VLT seria mais uma alternativa de transporte coletivo de passageiros. Seria um modal sobre trilhos, podendo aproveitar a linha férrea de Aracaju o que já baratearia sua implantação, podendo instalar mais algumas linhas dentro da malha urbana da cidade para contemplar outras localidades, além das que já passam atualmente. Quanto aos táxis lotação poderia ser pensado também na possibilidade de integração ao sistema e, com isso, acabaria com a concorrência predatória que se estabelece nas ruas da cidade entre taxistas e motoristas de ônibus durante os horários de pico na busca por passageiros. Curitiba é o maior exemplo desses modelos de integração.

O gestor público deve trabalhar a questão do transporte de massa na tentativa de garantir um serviço de qualidade e barato para o público alvo desse sistema que é a população urbana de baixa renda. Isso é possível a partir de uma concorrência competitiva, mediante a

contratação de serviços por licitações, introduzindo aí a competitividade na qualidade dos serviços prestados. Uma licitação competitiva e que se renove em um curto período, sendo que as empresas que não oferecerem um serviço de qualidade e barato estrão fora do próximo processo licitatório, uma vez que esse é um dos requisitos para participar do novo processo e, possivelmente, continuar na disputa por mais um período de prestação de serviços.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ANTP. Política nacional de trânsito – PNT. (p. 6 – 7). Disponível em: <http://www.ante.org.br/telas/trânsito/captrans.htm> Acesso em 06/01/2004.

ARACAJU. **Sistema integrado de transportes em cidades de médio porte: o caso de Aracaju**. Aracaju: SETURB/SMTU, 1985, p. 01 – 19.

_____. **Diário Oficial do Município de Aracaju**. 06 de outubro de 2000.

ARAGÃO, Joaquim & SANTOS, Enilson. Regulamentação, competição e financiamento em transportes urbanos: elementos para debates. In: ARAGÃO, Joaquim & SANTOS, Enilson. **Transporte em tempos de reformas: estudos sobre o transporte urbano**. 2 ed. Natal: EDUFRN, 2004.

ARAGÃO, Joaquim (et al.). Sacudindo a poeira e construindo o novo ciclo desenvolvimento do transporte público por ônibus. In: ARAGÃO, Joaquim & SANTOS, Enilson. **Transporte em tempos de reformas: estudos sobre o transporte urbano**. 2 ed. Natal: EDUFRN, 2004.

ARAÚJO, Alcilene Resende; CONCEIÇÃO, Carolin Filena Silva da & JESUS, Nilton Pereira de. **História do transporte público na cidade de Aracaju: a evolução do transporte coletivo em Aracaju e na Grande Aracaju, no período de 1985 a 2006**. Aracaju: Faculdade Pio X, 2006. (monografia).

ARROYO, Maria Mônica. Dinâmica territorial, circulação e cidades médias. In: SPÓSITO, Eliseu Savério, SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão, SOBARZO, Oscar (Org.) **Cidades médias: produção do espaço urbano e regional**. 1.ed. São Paulo: Expressão Popular, 2006.

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE SERGIPE DECRETOU: **Lei complementar estadual de Sergipe nº 25, de 29 de dezembro de 1995**. Disponível em: http://pt.wikisource.org/wiki/Lei_complementar_estadual_de_Sergipe_25_de_1995 Acesso em 03/11/2013.

BODMER, Milena & PORTO, Danuza Rangel Macedo. Marketing no setor de transporte coletivo: uma proposta estratégica. In: ARAGÃO, Joaquim & SANTOS, Enilson. **Transporte em tempos de reformas: estudos sobre o transporte urbano**. 2 ed. Natal: EDUFRN, 2004.

BORGES, Rodrigo César Neiva. **Definição de transporte coletivo urbano**. Brasília: Biblioteca Digital Câmara, 2006.

BRASLIEIRO, Anísio (et al.). Transportes públicos metropolitanos no Brasil: uma pauta para sua reorganização. In: ARAGÃO, Joaquim & SANTOS, Enilson. **Transporte em tempos de reformas: estudos sobre o transporte urbano**. 2 ed. Natal: EDUFRN, 2004.

BRUTON, Michael J. **Introdução ao planejamento dos transportes**. São Paulo: EDUSP, 1979.

CAHALI, Yussef Said (org.). **Constituição federal – Código Civil – Código de Processo Civil**. 6 ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2004.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **O lugar no/do mundo**. São Paulo: Hucitec, 1996.

_____. **A (re) produção do espaço urbano**. 1 ed. 1.reimpr. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2008.

_____. Da “organização” à “produção” do espaço no movimento do pensamento geográfico. In: CARLOS, Ana Fani Alessandri, SOUZA, Marcelo Lopes de & SPOSITO, Maria Conceição Encarnação Beltrão (Org.). **A produção do espaço urbano: agentes e processos, escalas e desafios**. São Paulo: contexto, 2011, p. 53 – 73.

_____. Morfologia e temporalidade urbanas: o “tempo efêmero e o espaço amnésico”. In: VASCONCELOS, Pedro de Almeida & SILVA, Sylvio Bandeira de Mello e (Org.). **Novos estudos de geografia urbana brasileira**. Salvador/BA: Editora da Universidade Federal da Bahia, 1999.

CARVALHO, Diana Mendonça de & COSTA, José Eloízio da (Org.). **A geografia (des)conhecida de Itabaiana/SE**. São Cristóvão: editora UFS, 2012.

CASTRO, Maria Beatriz de. **O bonde na cidade: transporte públicos e desenvolvimento urbano**. São Paulo: Annablume, 2007.

CELSONO, Giosa. **Diretrizes nacionais do transporte coletivo urbano**. São Paulo: ANTP.

CONSELHO PERMANENTE DE TRANSPORTE DA ACRJ. Formulação da prática para o setor de transportes: busca de maior representatividade para as entidades não-governamentais. In: BARAT, Josef (coord.) **Processos decisórios nas políticas públicas de planejamento dos transportes: uma agenda para avaliação de desempenho**. Rio de Janeiro APEC, 1979. 85 – 86.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O espaço urbano**. São Paulo: Ática, 2002.

_____. **Trajetórias Geográficas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997.

_____. Redes geográficas – cinco pontos para discussão. In: VASCONCELOS, Pedro de Almeida & SILVA, Sylvio Bandeira de Mello e Silva. **Novos estudos de geografia urbana brasileira**. Salvador: Universidade Federal da Bahia, 1999, p. 65 – 70.

COSTA, José Eloízio & SANTOS, Valdemir dos. O desenvolvimento do sistema integrado de transporte coletivo de Aracaju. In: **Revista de Política e Cultura da Seção Sindical de Docentes da UFS**. Ano IX – vols. 13 e 14 – novembro de 2006. São Cristóvão-SE: ADUFS – SSIND, 2006. p. 77 – 83.

COSTA, José Eloízio & SANTOS, Valdemir dos. O transporte coletivo urbano em Aracaju. In: ARAÚJO, Hélio Mário de (Org.) [et al.]. **O ambiente urbano: visões geográficas de Aracaju**. São Cristóvão – SE: Departamento de Geografia/UFS, 2006, p. 163 – 180.

DANTAS, André. **Ônibus perde 3 milhões de passageiros por dia no Brasil**. In: NTU urbano. Revista. Ano IV, nº 23. Set/Out, 2016. Disponível em: <http://www.ntu.org.br>

DIAS, Leila Christina. Redes: emergência e organização. In: CASTRO, Iná Elias de; GOMES, Paulo Cesar da Costa & CORRÊA, Roberto Lobato (Org.). **Geografia: conceitos e temas**. 7ª ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2005, p. 141 – 162.

ESTADO DE SERGIPE. **Convênio nº 03/97**. Aracaju: Secretaria de Estado dos Transportes e da Energia, 1997.

FERRAZ, Antônio “Coca” Pinto; TORRES, Isaac Guillermo Espinosa. **Transporte público urbano**. São Carlos: RiMa, 2004.

FRANÇA, Vera Lúcia Alves. **Aracaju: estado e metropolização**. São Cristóvão –SE: Editora UFS, 1999.

FREITAS, Gênesis. Bomfim: inovando a 6 décadas, você em primeiro lugar. In: **Urbaianos**. Fonte: <https://urbaianos.wordpress.com/tag/aracaju/> Acesso em 10/10/2016.

GERHARDT, Tatiana Engel & SOUZA, Aline Corrêa de. Aspectos teóricos e conceituais. In: GERHARDT, Tatiana Engel & SILVEIRA, Denise Tolfo (Org.). **Métodos de pesquisa**. Coordenado pela Universidade Aberta do Brasil – UAB/UFRGS e pelo Curso de Graduação Tecnológica – Planejamento e Gestão para o Desenvolvimento Rural da SEAD/UFRGS. – Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2009.

GOMES, Paulo Cesar da Costa. O conceito de região e sua discussão. In: CASTRO, Iná Elias de; GOMES, Paulo Cesar da Costa & CORRÊA, Roberto Lobato (Org.). **Geografia: conceitos e temas**. 7ª ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2005.

GÓIS, Antônio. Goisinho exige CPI do transporte coletivo: diversos problemas relacionados às empresas de ônibus e sindicato precisam ser resolvidos. In: **Góis na Câmara: Informativo semestral do mandato do vereador Antônio Góis na Câmara Municipal de Aracaju**. Aracaju SE: agosto de 2003, p. 8.

GOMIDE, Alexandre de Ávila. **Mobilidade urbana, iniquidade e políticas públicas sociais**. Políticas sócias – acompanhamento e análise: IPEA, 2006. Artigo. Disponível em: http://www.ipea.gov.br/agencia/images/stories/PDFs/politicas_sociais/ensaio5_alexandre12.pdf Acesso em 14/11/16.

GOMIDE, Alexandre & FILHO, Rômulo Orrico. Concessões de serviços de ônibus urbanos: a necessária introdução da competitividade e o papel das licitações. In: ARAGÃO, Joaquim & SANTOS, Enilson. **Transporte em tempos de reformas: estudos sobre o transporte urbano**. 2 ed. Natal: EDUFRN, 2004.

GROTTA, Carlos Alberto Diniz. **O transporte urbano e a circulação na abordagem espacial: análise do transporte coletivo urbano da região do ABCD, grande São Paulo**. Rio Claro/SP/USP, 2005. (Tese de Doutorado). Disponível em: http://repositorio.unesp.br/bitstream/handle/11449/104379/grotta_cad_dr_rcla.pdf?sequence=1 Acesso em 14/11/16.

IBGE. **Sinopse preliminar do censo demográfico: Sergipe**. Rio de Janeiro: IBGE, 1981.

_____. **Censo 2010**. <http://cidades.ibge.gov.br> Acesso em 24/10/2013.

JACOMELLI, Jussara. **Políticas públicas e rede de transporte no norte rio-grandense (1889-1955)**. Passo Fundo: Ed. Universidade de Passo Fundo, 2011.

JULIO, Soto & DILIA, Silva. **La investigación en las ciencias sociales**. CARACAS, VENEZUELA, 2007. Disponível em: <http://www.monografias.com/trabajos82/investigacion-ciencias-sociales/investigacion-ciencias-sociales2.shtml> Acesso em 25/02/2015

LENCIONI, Sandra. **Região e Geografia**. Edusp – Editora da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2003.

LERNER, Jaime. **Aglomerado Urbano de Aracaju**: a estrutura preliminar – versão preliminar. Jaime Lerner Planejamento Urbano Ltda. Curitiba, 1983.

LIMA, Márcio. A trajetória da Empresa Nossa Senhora de Fátima – parte 1. 2014. Fonte: <http://www.busergipe.com/2014/10/a-trajetoria-da-empresa-nossa-senhora.html> Acesso em 04/10/2016.

_____. A trajetória da Empresa Nossa Senhora de Fátima – parte 2. 2014. Fonte: <http://www.busergipe.com/2014/10/a-trajetoria-da-empresa-nossa-senhora.html> Acesso em 04/10/2016.

LUDUVICE, Luana. Trajeto de muitos problemas. In: Jornal Contexto. **Desorganização do sistema prejudica usuários**: transporte público apresenta muitas deficiências. Transporte. Ano 2 – nº 7. São Cristóvão – SE, 19 de janeiro de 2005, p.3.

MANOLO. **Transporte coletivo urbano e luta de classes**: um panorama da questão. Cadernos do CEAS, n. 226, abr./jun. 2007, p. 57-84. Artigo. Disponível em: <https://ayrtonbecalle.files.wordpress.com/2014/03/transporte-coletivo-urbano-e-luta-de-classes.pdf> Acesso em 06/11/2016.

MENDES, Cícero. Transporte público: problemas e soluções. In: Jornal da cidade. **Transporte público poderia ser mais barato**: poucas sugestões para baratear a passagem são colocadas em prática, prejudicando a população. Municípios. Aracaju, 22 e 23 de março de 2009.

MICHEL, Rocherfort. **Redes e sistemas**: ensinando sobre o urbano e a região. São Paulo: Hucitec, 1998. Tradução: Antônio de Pádua Danesi.

MORAES, Antônio Carlos Robert. **Ideologias geográficas**: espaço, cultura e política no Brasil. São Paulo: 4ª ed. Editora Hucitec, 2002.

NABIL, Bonduki. Como são Paulo está promovendo a mobilidade ativa. Publicado em: 25/08/2016. Fonte: <http://www.cartacapital.com.br/sociedade/como-sao-paulo-esta-promovendo-a-mobilidade-ativa> Acesso em 07/11/16.

NASCIMENTO, Horácio. A queda de um império que monopolizou o sistema de transporte urbano da grande Aracaju desde 1978: e o surgimento de um novo monopólio no sistema com sabor pernambucano. In: **Jornal Padrão Popular**: a notícia mais popular do que nunca. 2014.

Fonte: <http://programaparadaopopular.blogspot.com.br/2014/04/a-queda-de-um-imperio-que-manopolizou-o.html>. Acesso em 10/10/2016.

NOVAES, Antônio Galvão. **Modelos em planejamentos urbanos, regional e de transporte**. São Paulo: Edgar Blocher, 1981.

OLIVEIRA, Jairo Garay Ribeiro de. **A Importância do Sistema de Transporte Coletivo para o Desenvolvimento do Município de Campo Grande – MS**. Campo Grande-MS: Universidade Católica Dom Bosco, 2003. (Dissertação de mestrado).

PINTAUDI, Silvana Maria. Cidade, cultura e poder público. In: VASCONCELOS, Pedro de Almeida & SILVA, Sylvio Bandeira de Mello e, (Org.). **Novos estudos de geografia urbana brasileira**. Salvador/BA: Editora da Universidade Federal da Bahia, 1999.

PREFEITURA MUNICIPAL DE ARACAJU. **Lei nº 1. 071 de 11 de setembro de 1985**. Aracaju: Secretaria Municipal de Governo, 1985. (regulamentada pela Lei nº 1.429 de 1988). Disponível em: <https://grazielase.wordpress.com/2013/07/20/lei-do-passe-escolar-de-aracaju-o-setransp-pode-bloquear-beneficio-quando-acharem-conveniente/> Acesso em 26/11/16.

_____. **Lei nº 1. 148 de 04 de dezembro de 1985**. Aracaju: SMTU, 1985.

_____. **Decreto nº 235 de 27 de dezembro de 1985**. Aracaju: SMTU, 1985.

PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA. **Lei nº 8.666 de 21 de junho de 1993**. Brasília: Casa Civil – Subchefia para Assuntos Jurídicos. 1993. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L8666compilado.htm Acesso em 21/11/16.

_____. **Lei nº 7.418 de 16 de dezembro de 1985**. Brasília: Casa Civil – Subchefia para Assuntos Jurídicos. 1985. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L7418.htm. Acesso em 26/11/16.

RENAULT, Débora. **Até quando o transporte público vai sustentar a perda de demanda?** In: Revista NTU urbano. Ano IV, nº 23. Set/Out, 2016. Disponível em: <http://www.ntu.org.br>

RIBELL, G. Au temps de La révolution ferroviaire: l'utopique réseau. In: DUPUY, G. (dir.) **Réseaux territoriaux**. Caen, Paradigme, 1988, p. 51 – 66.

SANT'ANNA, Carlos. **Constituição: República Federativa do Brasil 1988**. Brasília: Ministério da Educação, 1989.

SANTOS, Elis Regina Silva dos [et. al.]. Expansão urbana e impactos ambientais no manguezal do bairro São Conrado Aracaju-se. In: **Caderno do estudante**. Vol. 1. n. 1. (1984) – São Cristóvão: Editora UFS, 2006.

SANTOS, Milton. **O espaço dividido: os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos**. 2 ed. São Paulo: EDUSP, 2004. Tradução Myrna T. Rego Viana.

_____. **A natureza do espaço: técnica e tempo. Razão e emoção**. 4. ed. 2 reimp. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2006 (Coleção Milton Santos 1).

_____. **Manual de geografia urbana**. 3.ed. São Paulo: EDUSP, 2008.

SANTOS, Núbia Dias dos [et. al.]. A produção da cidade do cidadão: um olhar sobre o bairro Coqueiral Sagrada Família em Aracaju. In: **Revista Aracaju**. V. 1, n. 1 (1943). Aracaju: FUNCAJU, 1943. Ano LXI – 2005 – nº 11. p 269 – 286.

SANTOS, Valdemir dos. **A falência do sistema integrado de transporte coletivo em Aracaju – SIT (2003 – 2010)**. São Cristóvão/SE: UFS, 2010 (Monografia).

SAQUET, Danielli Batistella & SAQUET Marcos Aurélio. Parques industriais, fluxos e redefinições do espaço urbano. In: SPÓSITO, Eliseu Savério, SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão, SOBARZO, Oscar (Org.) **Cidades médias: produção do espaço**. 1.ed. São Paulo: Expressão Popular, 2006.

SECRETARIA NACIONAL DE TRANSPORTE E MOBILIDADE URBANA DO MINISTÉRIO DAS CIDADES (SEMOB). **Estatuto da mobilidade urbana**: texto básico de fundamentação do anteprojeto de lei – documento para discussão. Brasília (mimeo), 2005.

SERGIPE. **Projeto Capital. Aracaju**: SEPLAN/AGLURB, 1985.

SILVEIRA, Denise Tolfo & CÓRDOVA, Fernanda Peixoto. A pesquisa científica. In: GERHARDT, Tatiana Engel & SILVEIRA, Denise Tolfo (org.). **Métodos de pesquisa**. Coordenado pela Universidade Aberta do Brasil – UAB/UFRGS e pelo Curso de Graduação Tecnológica – Planejamento e Gestão para o Desenvolvimento Rural da SEAD/UFRGS – Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2009.

SILVEIRA, Márcio Rogério & COCCO, Rodrigo Giral di. **Transporte público, mobilidade e planejamento urbano**: contradições essenciais. Estudos avançados 2013. Artigo. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0103-40142013000300004 Acesso em 14/11/16.

SMTT/Aracaju. Disponível em: <http://www.smttaju.com.br/a-smtt/apresentacao> Acesso em 12/07/2010.

SOUZA, Marcelo Lopes de. **Os conceitos fundamentais da pesquisa sócio-espacial**. 1 ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2013.

STRAMBI, Orlando. O conceito de equidade e sua aplicação em transporte. In: ARAGÃO, Joaquim & SANTOS, Enilson. **Transporte em tempos de reformas**: estudos sobre o transporte urbano. 2 ed. Natal: EDUFRN, 2004.

WRIGHT, Charles Leslie. **O que é transporte urbano**. São Paulo: Brasiliense, 1988.

ANEXOS

1 - PONTOS DE ÔNIBUS EM PÉSSIMAS CONDIÇÕES DE USO É UMA REALIDADE EM ARACAJU.

Figura 01 – Ponto de ônibus em péssimas condições de uso



Fonte: <https://fotografiaufs.wordpress.com/2013/03/25/pontos-de-onibus-em-pessimas-condicoes-e-uma-realidade-em-aracaju/comment-page-1/> Acesso em 22/11/16

Nota: Figura trabalhada pelo autor. Ponto de ônibus localizado na Av. Gentil Tavares em frente ao CEASA – Central de Alimentos de Aracaju.

Figura 2 – Ponto de ônibus com cobertura de proteção ao usuário destruída



Fonte: <https://fotografiaufs.wordpress.com/2013/03/25/pontos-de-onibus-em-pessimas-condicoes-e-uma-realidade-em-aracaju/comment-page-1/> Acesso em 22/11/16

Nota: Figura trabalhada pelo autor. O ponto localizado na Rua Salmeron, Bairro Siqueira Campos.

Figura 03 – Ponto de ônibus com parte da cobertura de proteção ao usuário destruída



Fonte: <https://fotografiaufs.wordpress.com/2013/03/25/pontos-de-onibus-em-pessimas-condicoes-e-uma-realidade-em-aracaju/comment-page-1/> Acesso em 22/11/16

Nota: Figura trabalhada pelo autor. localizado na Av. Desembargador, Bairro Cirurgia, problema em uma das partes do teto.

Figura 4 - Ponto de ônibus com estrutura de proteção ao usuário completamente destruída



Fonte: <https://fotografiaufs.wordpress.com/2013/03/25/pontos-de-onibus-em-pessimas-condicoes-e-uma-realidade-em-aracaju/comment-page-1/> Acesso em 22/11/16

Nota: Figura trabalhada pelo autor. Sem as partes completas do teto. O ponto fica localizado na Av. Augusto Franco.

Figura 5 - Ponto de ônibus com estrutura sendo destruída pela ferrugem



Fonte: <https://fotografiaufs.wordpress.com/2013/03/25/pontos-de-onibus-em-pessimas-condicoes-e-uma-realidade-em-aracaju/comment-page-1/> Acesso em 22/11/16

Nota: Figura trabalhada pelo autor. Ponto com ferrugem localizado na Rua da Frente, um dos cartões postal de Aracaju.

Figura 6 - Ponto sem nenhuma estrutura para abrigar nem para proteger os usuários



Nota: Figura do arquivo do autor (2016). Conj. Sta. Lúcia.

2 - ESTADO CONSERVAÇÃO E MANUTENÇÃO DOS ÔNIBUS DO TRANSPORTE COLETIVO EM ARACAJU

Figura 7 - Ônibus com eixo quebrado após perda de controle



Fonte: <https://www.youtube.com/watch?v=Pvsdf58w7xg> Acesso em 22/11/16

Nota: Figura trabalhada pelo autor.

Figura 8 - Ônibus quebra eixo e interrompe trânsito em Avenida de Aracaju



Foto: Setransp. 2 de julho de 2016

Nota: Figura trabalhada pelo autor.

Figura 9 - Ônibus depredado por usuários do transporte público em Aracaju



Fonte: <http://www.fortalbus.com/2012/08/se-onibus-e-depredado-por-usuarios-de.html> Acesso em 22/11/16

Nota: Figura trabalhada pelo autor. Terminal Zona Oeste.

Figura 10 - Peça de ônibus quebra e se desprende do ônibus em Avenida de Aracaju



Fonte: <http://www.fortalbus.com/2012/08/se-peca-de-onibus-quebra-em-avenida-de.html> Acesso em 22/11/16

Nota: Figura trabalhada pelo autor. O ônibus quebrado na avenida, no bairro Industrial em Aracaju.

Após o incidente, os passageiros esperaram por mais de 45 minutos no local, pois os ônibus passavam lotados.

Figura 11 - Ônibus quebrados nas ruas de Aracaju



Fonte: <http://www.fortalbus.com> Acesso em 22/11/16

Nota: Figura trabalhada pelo autor.

3 - ESTADO DE CONSERVAÇÃO E ESTRUTURA DOS TERMINAIS DE ÔNIBUS DO SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE COLETIVO DE ARACAJU

Figura 12 - Aracajuanos reclamam da falta de banheiro nos terminais rodoviários



Fonte: <http://g1.globo.com/se/sergipe/noticia/2013/03/aracajuanos-reclamam-da-falta-de-banheiro-nos-terminais-rodoviarios.html> Acesso em 22/11/16

Nota: Figura trabalhada pelo autor. Usuários do transporte público reclamam das condições estruturais dos terminais de ônibus. Funcionários fazem as necessidades atrás dos ônibus ou no mangue (Terminal do Mercado). “Já vi gente passar mal e não ter uma gota de água”, diz aposentada. 18/03/2013 08h35 - Atualizado em 18/03/2013 11h26

Figura 13 - Usuários reclamam de problemas estruturais no Terminal do Centro de Aracaju



Fonte: <http://www.f5news.com.br/noticia/33023/usuarios-reclamam-de-problemas-estruturais-no-terminal-do-centro-de-aracaju.html> Acesso em 22/11/16

Nota: Figura trabalhada pelo autor.

Figura 14 - Problemas estruturais no Terminal do Centro de Aracaju



Fonte: <http://www.f5news.com.br/noticia/33023/usuarios-reclamam-de-problemas-estruturais-no-terminal-do-centro-de-aracaju.html> Acesso em 22/11/16

Nota: Figura trabalhada pelo autor. Os problemas amedrontam os usuários do transporte coletivo.

Figura 15 - MPE constata problemas estruturais no Terminal DIA



Fonte: portal, Infonet

Nota: Figura trabalhada pelo autor. A promotora Euza Missano acompanhada dos fiscais da Vigilância Sanitária constata problemas estruturais e vai instaurar procedimento administrativo.

Figura 16 - Propaganda de incentivo ao uso do transporte público



Fonte: SMTU/Aracaju

Nota: Figura trabalhada pelo autor.

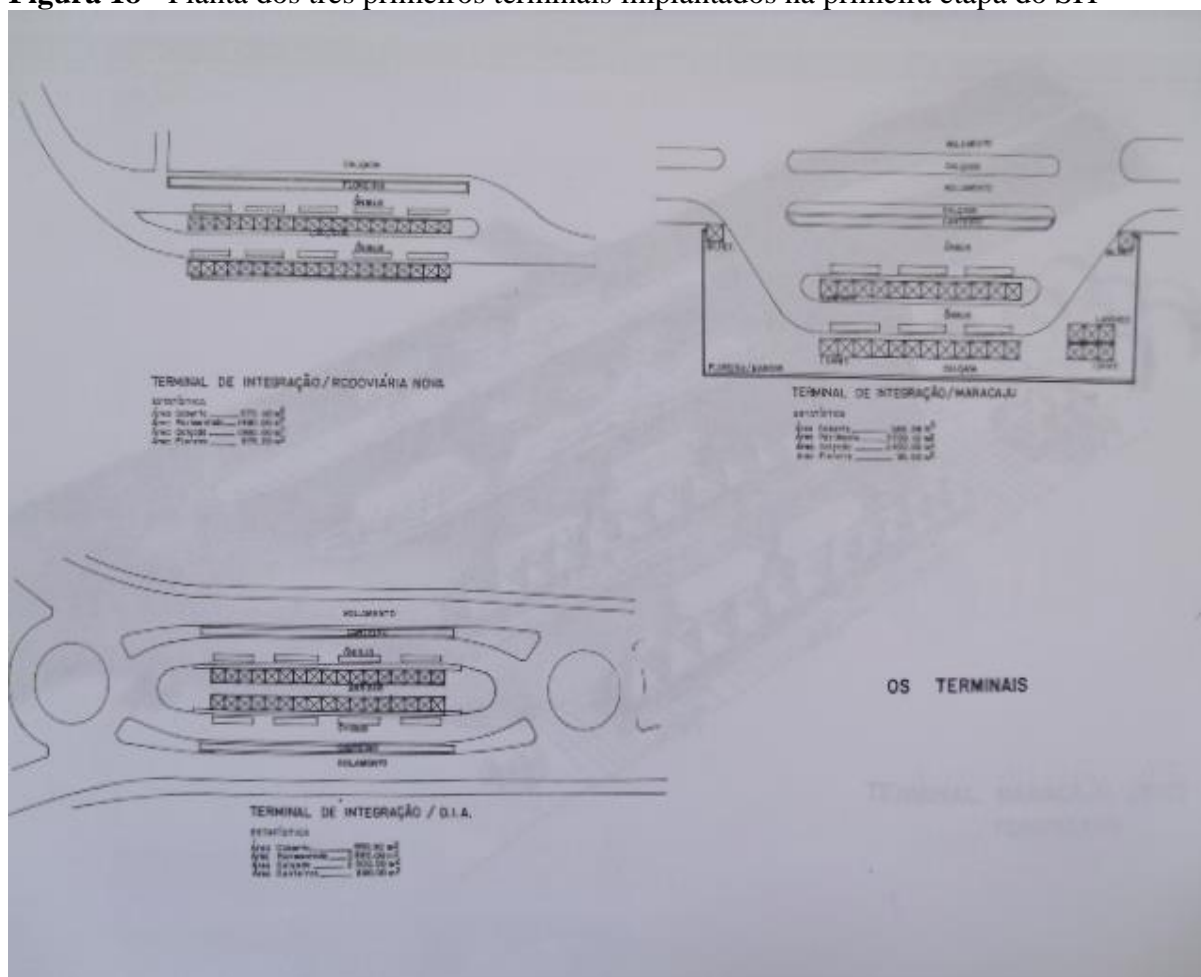
Figura 17- Propaganda de incentivo ao uso do transporte público



Fonte: SETURB/SMTU/Aracaju

Nota: Figura trabalhada pelo autor.

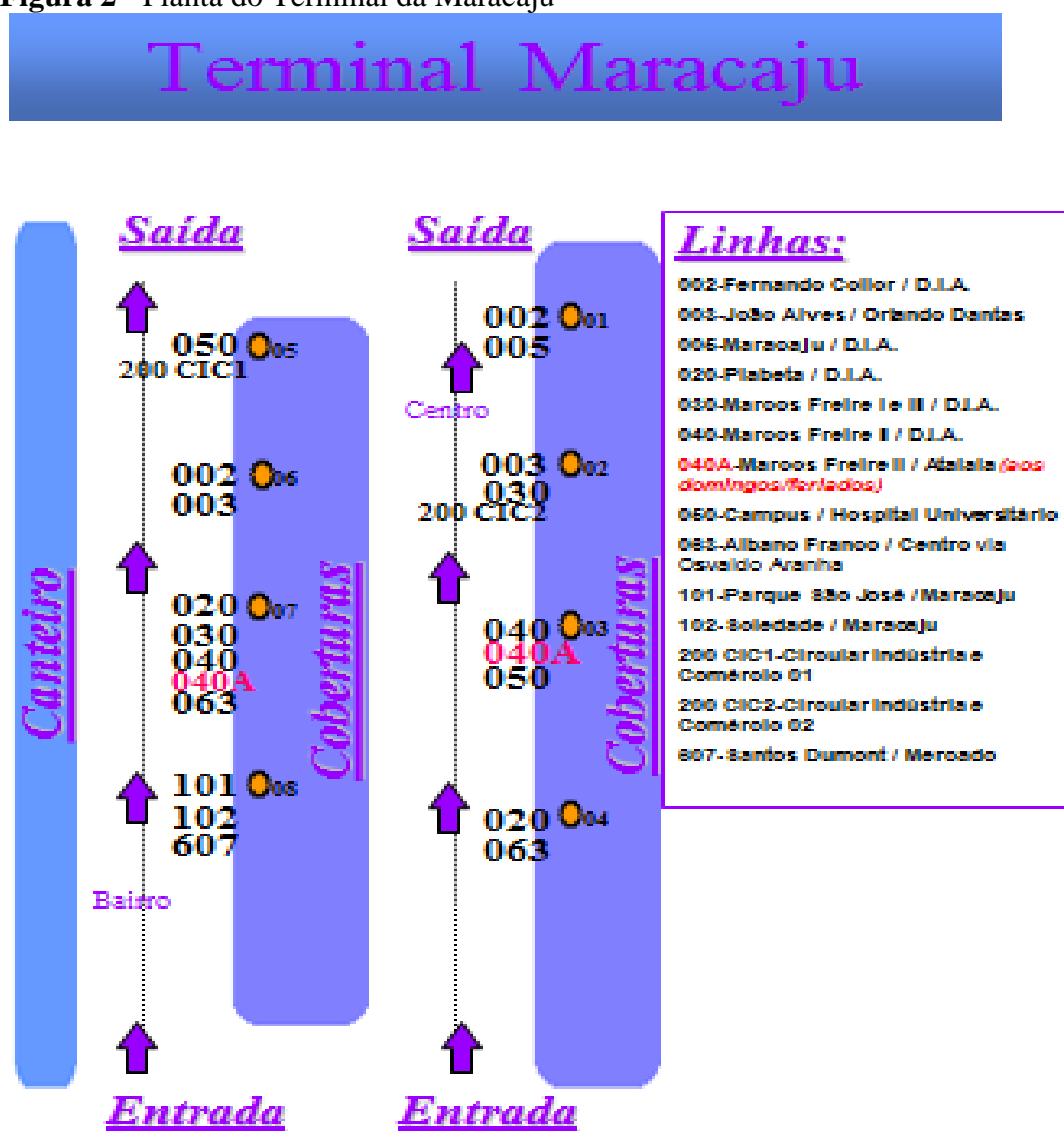
Figura 18 - Planta dos três primeiros terminais implantados na primeira etapa do SIT



Fonte: SETURB/SMTU/Aracaju, 1985

Nota: Figura trabalhada pelo autor.

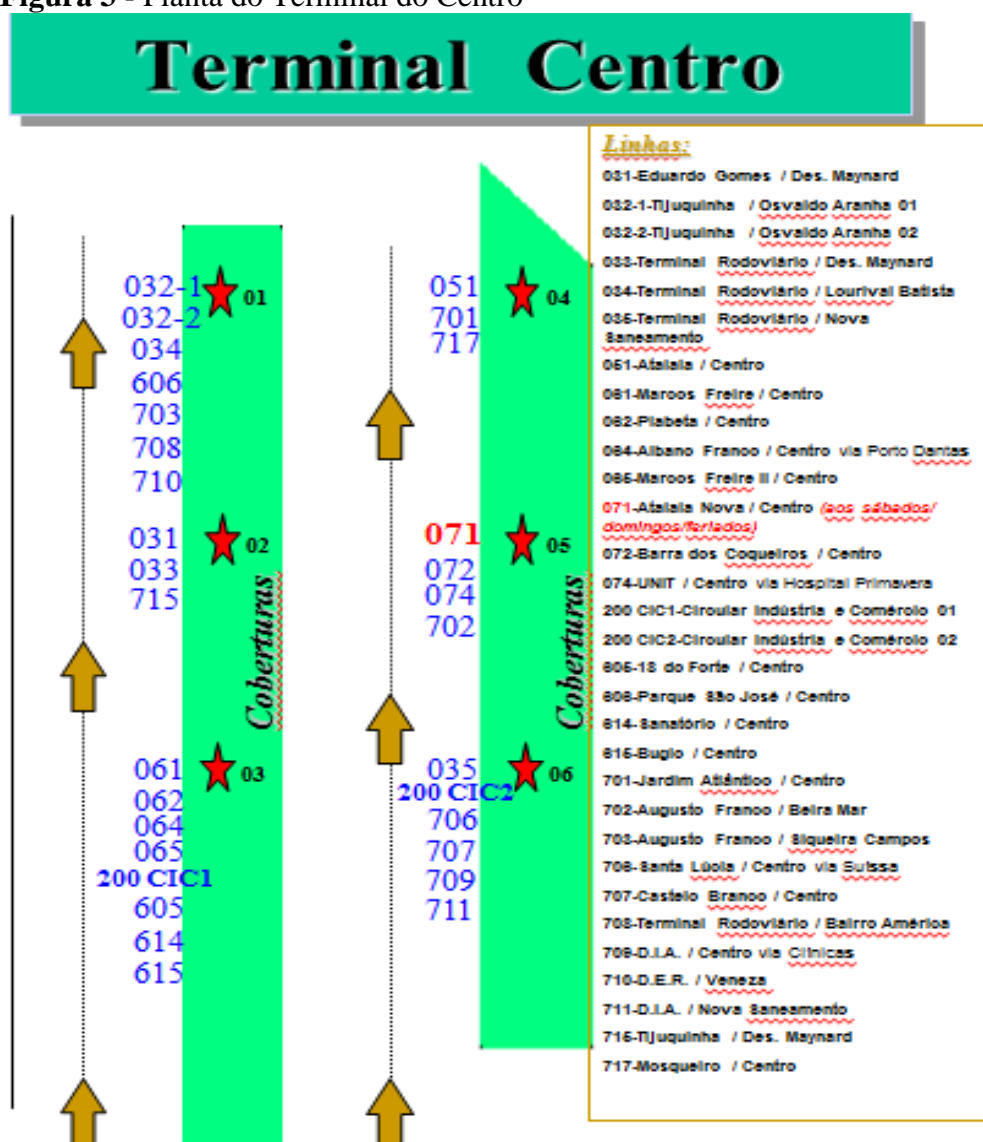
Figura 2 - Planta do Terminal da Maracaju



Fonte: SMTT/Aracaju

Nota: Figura trabalhada pelo autor.

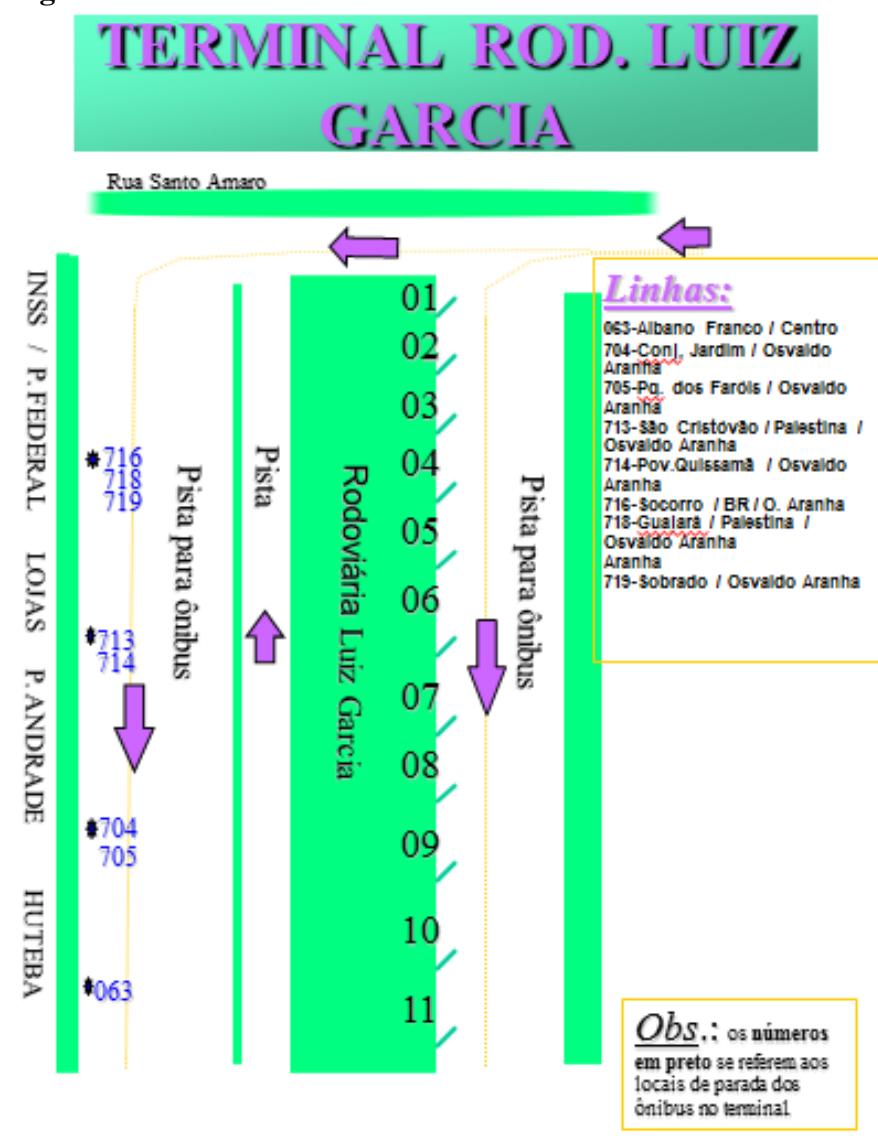
Figura 3 - Planta do Terminal do Centro



Fonte: SMTT/Aracaju

Nota: Figura trabalhada pelo autor.

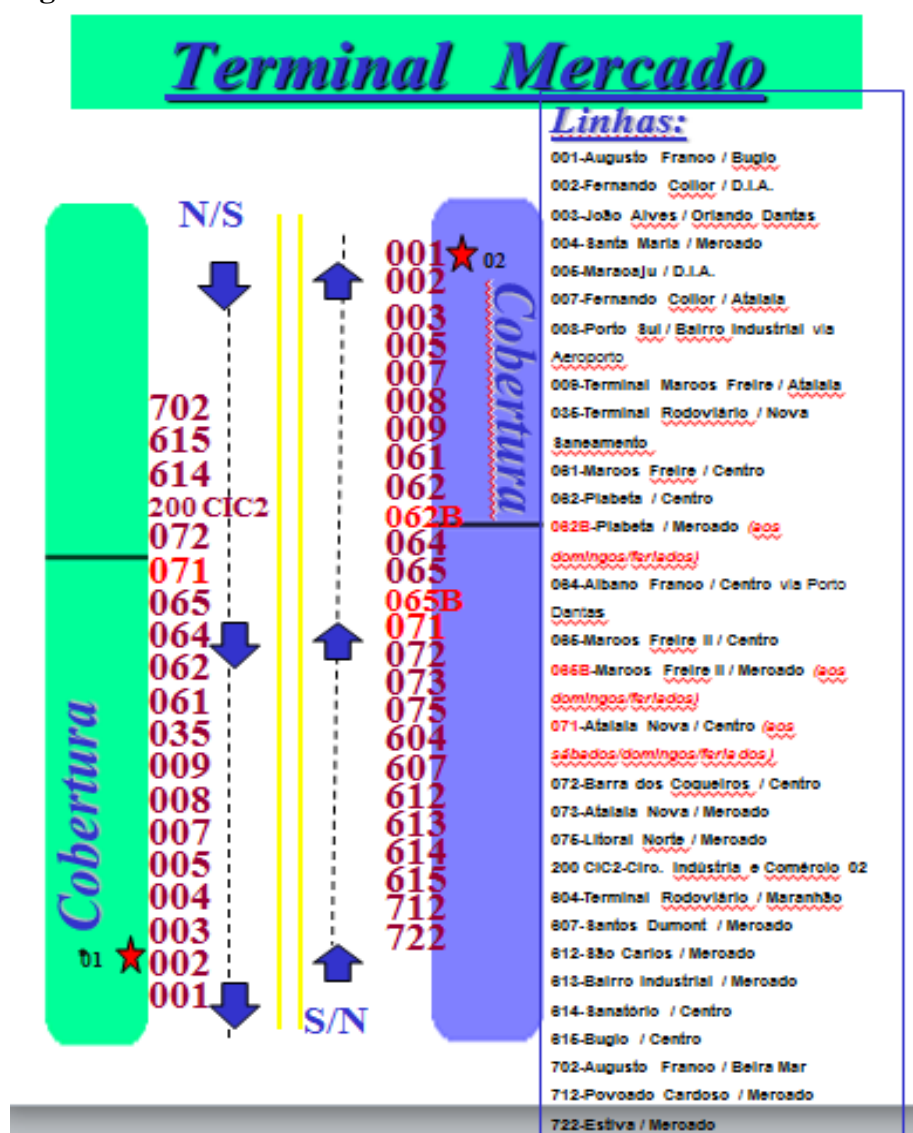
Figura 4 - Planta do Terminal Luiz Garcia



Fonte: SMTT/Aracaju

Nota: Figura trabalhada pelo autor.

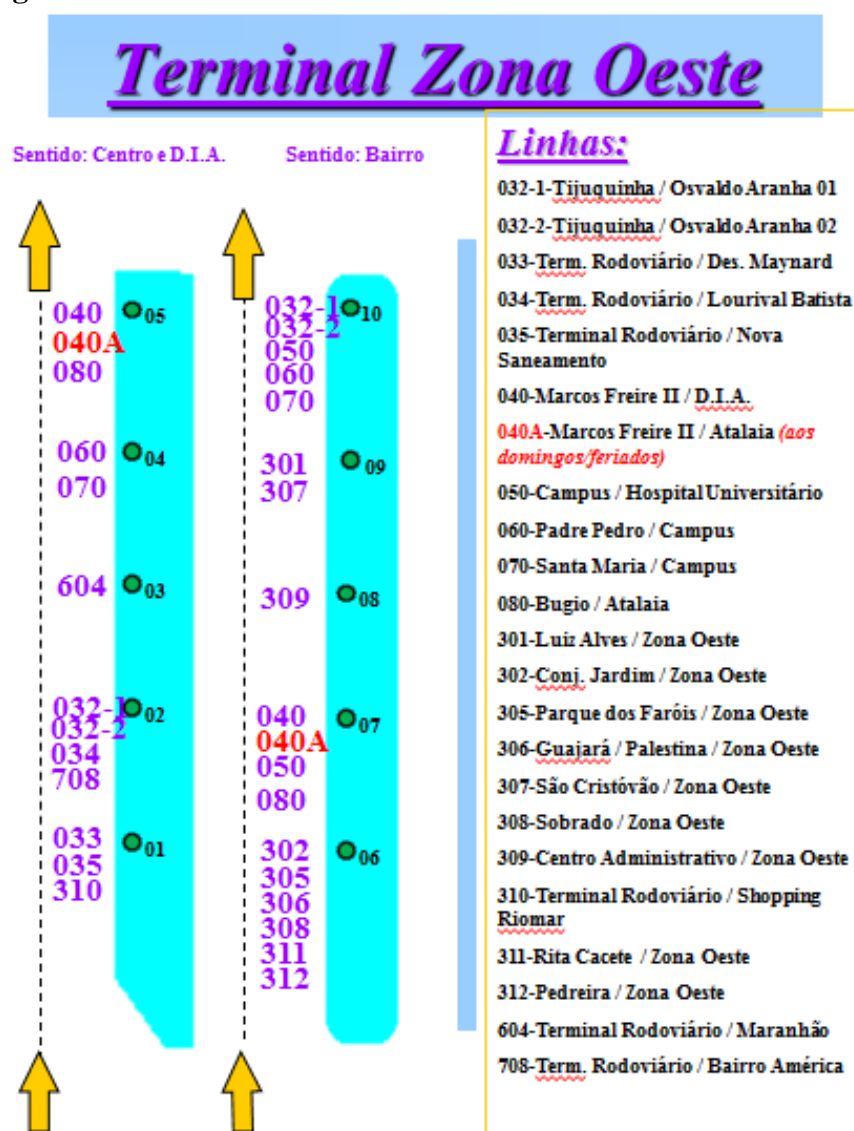
Figura 5 - Planta do Terminal do Mercado



Fonte: SMTT/Aracaju

Nota: Figura trabalhada pelo autor.

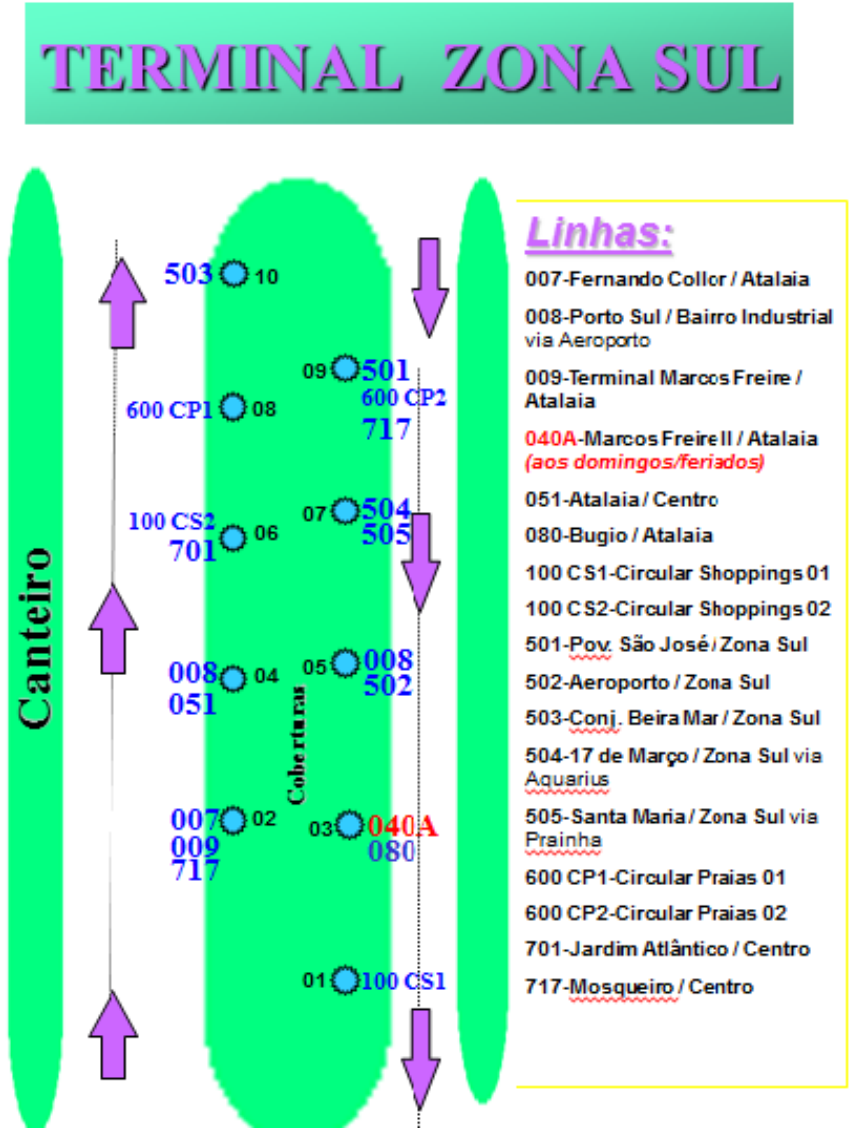
Figura 6 - Planta do Terminal Zona Oeste



Fonte: SMTT/Aracaju

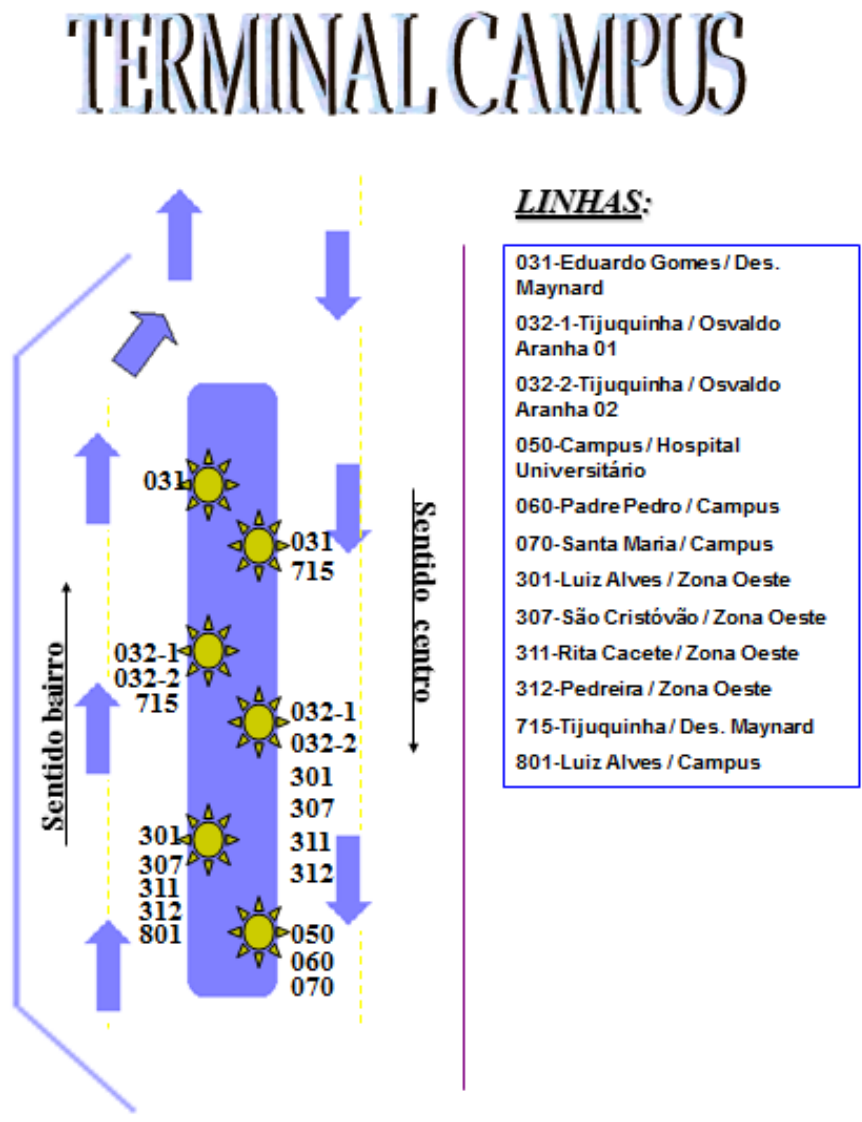
Nota: Figura trabalhada pelo autor.

Figura 7 - Planta do Terminal Zona Sul



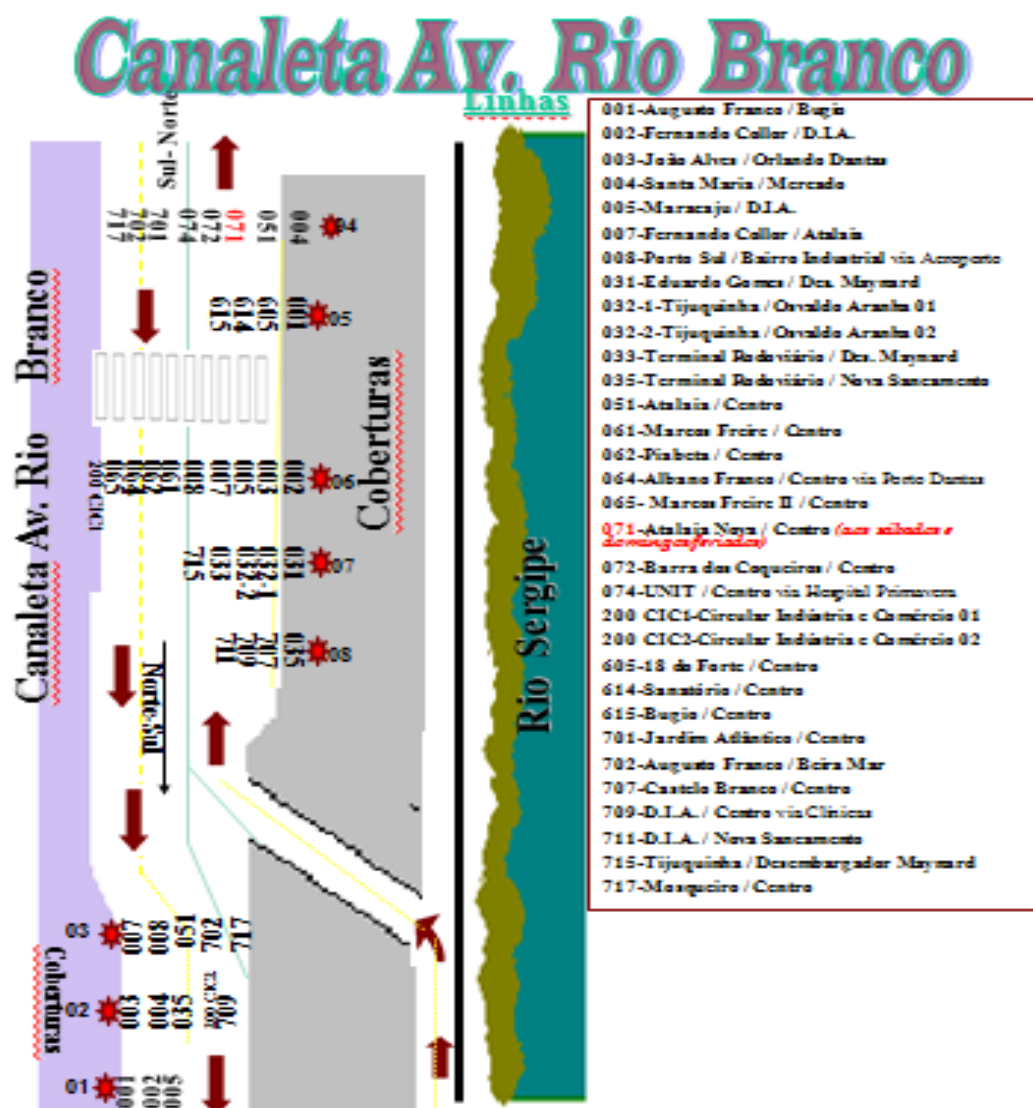
Fonte: SMTT/Aracaju
Nota: Figura trabalhada pelo autor.

Figura 8 - Planta do Terminal Campus



Fonte: SMTT/Aracaju
Nota: Figura trabalhada pelo autor.

Figura 9 - Canaleta da Av. Rio Branco



Fonte: SMTT/Aracaju

Nota: Figura trabalhada pelo autor.